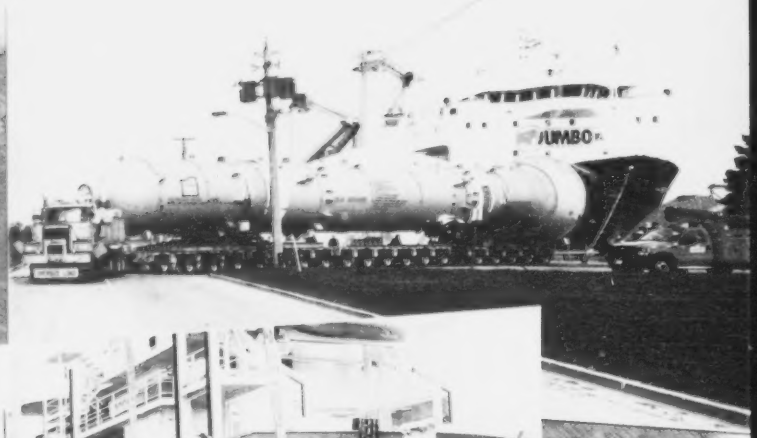
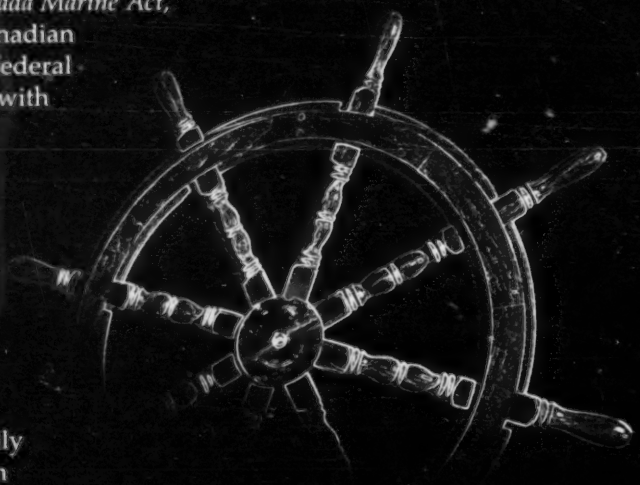
The St. Lawrence Seaway Management Corporation



Annual Report 2004/2005

The St. Lawrence Seaway Management Corporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) was established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties. In accordance with provisions of the *Canada Marine Act*, the SLSMC manages and operates the Canadian assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government under a long-term agreement with Transport Canada.



Our Guiding Principles

Steering for success …
On course to the future.

Our Mission: We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner to meet our customers' transportation needs.

Our Vision: The SLSMC and its partners … the transportation system of choice.

Our Values: Integrity, Respect, Openness, Innovation

How to contact us

Head Office
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7
Tel: 613-932-5170
E-mail: marketing@seaway.ca
Web site: www.greatlakes-seaway.com

Maisonneuve Region
151 Écluse Street
St. Lambert, Quebec
J4R 2V6
Tel: 450-672-4110

Niagara Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8
Tel: 905-641-1932

Front cover photos (upper to lower):

Jumbo ship and trailer at the Port of Sarnia, May 2005
(Photo Thies Bogner, MPA/F/PPO)
A mechanical boring machine built in Germany and bound for Minneapolis-St. Paul offloaded from the Antigua-flagged vessel *Scan Partner* at Duluth's Clure Public Marine Terminal.
(Photo courtesy of Port of Duluth)
Pineglen upbound on Welland Canal, approaching Lock 3
(Photo Jeff Cameron)
Ocean-going vessel *Seneca* exiting Lock 8 at Welland Canal , northbound to Lake Erie

Design: **Walters & Greene Associates**
Printing: **National Printers**
June, 2005

The Highest Standards of Service

The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels and cruise ships with:

- 15 efficient locks and well-maintained channels connecting Montreal to Lake Erie, and providing access to 3,700 km of navigable waters
- an unequalled safety record
- joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication
- ISO 9001: 2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operations
- state-of-the-art computerized traffic management system
- automatic vessel identification system
- 24-hour navigation even in bad weather, throughout the nine-month season
- a bi-national Web site, the most comprehensive single source of Seaway / Great Lakes information, with real-time navigation data, links to related government and commercial marine transportation sites and full e-business services

The Seaway is a significant economic asset to both Canada and the U.S. In 46 years of operation, it has carried more than 2.2 billion tonnes of cargo, worth over $265 billion. Vessels from 50 countries around the world have passed safely through our locks over 255,000 times.

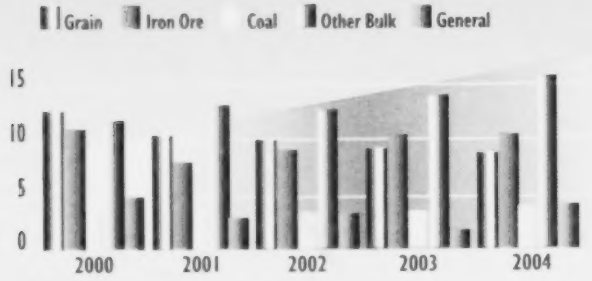
2004—A Year to Celebrate

In 2004, we marked the 50th anniversary of the start of Seaway construction, and the 175th anniversary of the opening of the original Welland Canal.

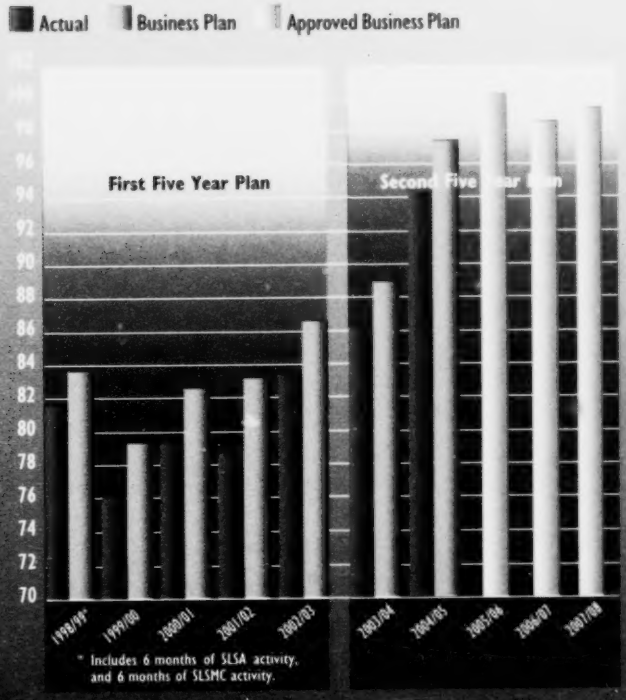
2004/2005 Performance Highlights

- Longest navigation season in Seaway history—281 days
- System up and available 99.56% of the time during the season
- Successful increase in draft to 26'6"
- Overall 6.5% increase in traffic over 2003, to 43.4 million tonnes
- MLO section handled 2,683 vessel transits, an increase of 104 over 2003

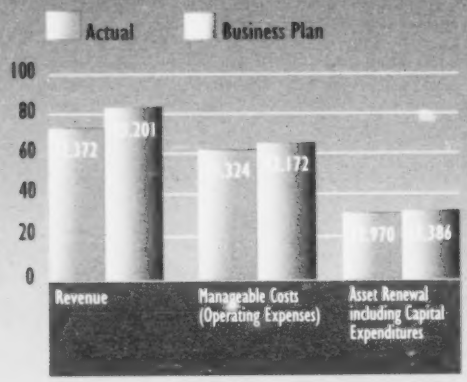
Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (millions of tonnes)



Review of Business Plan Performance
(millions of dollars)



Comparison of Actuals to Business Plan
(millions of dollars)



- Welland Canal handled 3,185 vessel transits, an increase of 158 over the 2003 navigation season
- Most successful season since 2000
- Total toll revenue followed tonnage and increased to $70.3 million, up 12.5%
- Corporation again outperformed business plan by successfully controlling manageable costs
- Spending on manageable costs and asset renewal totalled $93.2 million, bettering the business plan target of $96.4 million
- Notional reserve balance at end of 7th year of operations is $14.5 million
- Combined salaries and wages plus employee benefits and pension costs totalled $51.7 million or 86.0% of total operating costs
- Asset renewal program (maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure) totalled $32.1 million
- Welland Canal Lock 7 fully converted to hydraulic operation.

The Highest Standards of Service

The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels and cruise ships with:

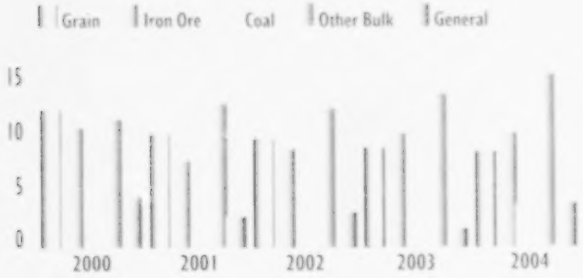
- 15 efficient locks and well-maintained channels connecting Montreal to Lake Erie, and providing access to 3,700 km of navigable waters
- an unequalled safety record
- joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication
- ISO 9001: 2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operations
- state-of-the-art computerized traffic management system
- automatic vessel identification system
- 24-hour navigation even in bad weather, throughout the nine-month season
- a bi-national Web site, the most comprehensive single source of Seaway/Great Lakes information, with real-time navigation data, links to related government and commercial marine transportation sites and full e-business services

The Seaway is a significant economic asset to both Canada and the U.S. In 46 years of operation, it has carried more than 2.2 billion tonnes of cargo, worth over $265 billion. Vessels from 50 countries around the world have passed safely through our locks over 255,000 times.

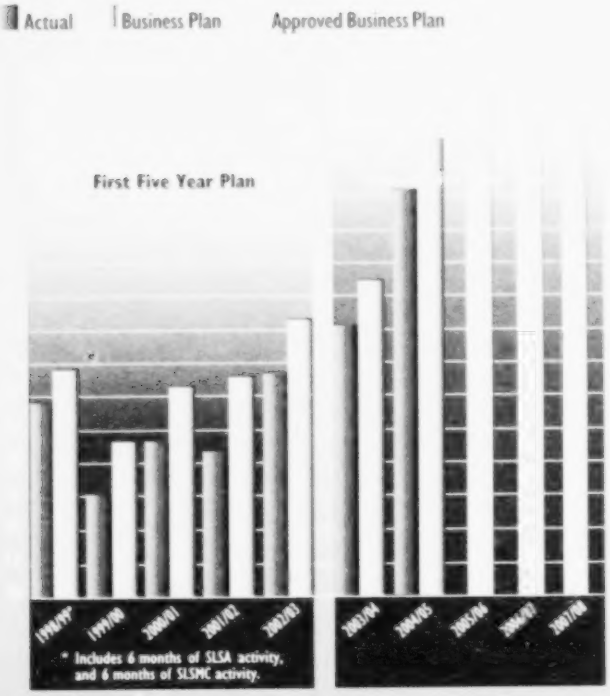
In 2004, we marked the 50th anniversary of the start of Seaway construction, and the 175th anniversary of the opening of the original Welland Canal.

- Longest navigation season in Seaway history—281 days
- System up and available 99.56% of the time during the season
- Successful increase in draft to 26'6"
- Overall 6.5% increase in traffic over 2003, to 43.4 million tonnes
- MLO section handled 2,683 vessel transits, an increase of 104 over 2003

Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (millions of tonnes)



Review of Business Plan Performance
(millions of dollars)


Actual
Business Plan
Approved Business Plan
First Five Year Plan
* Includes 6 months of SLSA activity, and 6 months of SLSMC activity.

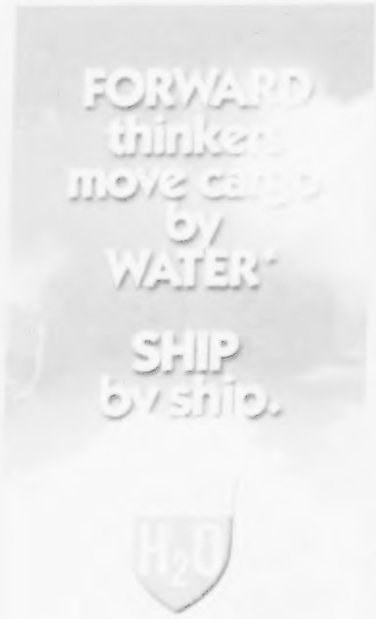
Comparison of Actuals to Business Plan
(millions of dollars)

- Welland Canal handled 3,185 vessel transits, an increase of 158 over the 2003 navigation season
- Most successful season since 2000
- Total toll revenue followed tonnage and increased to $70.3 million, up 12.5%
- Corporation again outperformed business plan by successfully controlling manageable costs
- Spending on manageable costs and asset renewal totalled $93.2 million, bettering the business plan target of $96.4 million
- Notional reserve balance at end of 7th year of operations is $14.5 million
- Combined salaries and wages plus employee benefits and pension costs totalled $51.7 million or 86.0% of total operating costs
- Asset renewal program (maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure) totalled $32.1 million
- Welland Canal Lock 7 fully converted to hydraulic operation.

SLSMC: the Driving Force of Hwy H_2O

The St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway and the Great Lakes together form Hwy H_2O. This is the Great Lakes/ St. Lawrence Seaway System—a 3,700-kilometer (2,400 mile) marine highway that runs between Canada and the United States.

Tug and barge under Garden City Skyway in St. Catharines (May 2005)
(Thaes Bogner, MPA, FCIPTO)



- the shortest route to the industrial and recreational centre of North America from many European ports
- more than 65 ports with all facilities
- lower charges than ocean ports for handling, wharfage, dockage and stevedoring
- excellent intermodal connections with a vast network of roadways and rail lines providing complete door-to-door service
- environmentally friendly, safe and reliable transportation
- plenty of room for more cargo

- Ships use only 10% to 20% of the energy required by trucks.
- On a single litre of fuel, one tonne of freight can travel 240 km by ship. By train, the distance drops to less than 100 km and by truck, to less than 30 km.
- Seaway-max ships, twice as long and half as wide as a football field, carry cargoes equivalent to the loads of 870 trucks or 225 rail cars.
- Ships emit 1/10 the greenhouse gas of trucks and 1/2 that of trains (in grams/tonne-kilometre).
- Only one marine accident is recorded for every 13.7 rail accidents and 74.7 truck accidents, and only one marine spill is recorded for every 10 rail spills and 37.5 truck spills.

Sponsors, partners and supporters of Hwy H_2O include the two Seaway entities, major ports along the route, and marine groups.

We've got a good thing flowing...

TABLE OF CONTENTS

3 President's Message

6 Report on Operations

19 Governance

21 Financial Summary

PRESIDENT'S MESSAGE

The year 2004, which marked the 50th anniversary of the start of construction of the Seaway, gave SLSMC stakeholders more than one reason to celebrate. After several years of sluggish traffic, last year the Seaway turned a corner with increases in both cargo shipments and revenue. While combined tonnage increased 6.5%, revenue grew more than 12% due, in particular, to a strong market for steel. Total revenue for the fiscal year reached $74 million, of which $70.3 million was from Tolls, an increase of $7.6 million compared to 2003/04. Our seventh year of operation turned out to be the most successful since 2000.

On the operational side, 2004 was also a banner year. We increased draft across the system by three inches to 26' 6"; the navigation season lasted 281 days, the longest in Seaway history; and we completed work on the second lock in our hydraulic conversion project. Relationships with the trade have been very good and, while new marine security requirements translated into a great deal of work for the Corporation, we were able to meet the established deadlines and receive our Certificates of Compliance.

Once again, the Corporation outperformed its business plan by successfully controlling its spending. Our manageable costs for the year ended up $2.8 million below plan, at $60.2 million, of which $51.7 million was expended on salaries and benefits. The portion of this amount devoted to Employee Benefits rose to more than 41% of salaries paid.

Asset renewal costs were 1% below the approved plan, at $33 million, and additional one-time expenditures of $4.2 million were incurred to re-habilitate the electric generators in the Power House.

Strategic actions take us down the road to the vision

While carrying out our mission in an exemplary fashion in 2004, we also kept our eye on our vision of the future. To this end, significant effort and resources were devoted to advancing our key strategic initiatives of:

- growing the business
- innovating to optimize the current system
- setting the stage for people to succeed

Growing our business

Our general strategy for market development is to show why the marine system should be used to advantage, and then show how to use its advantages. This requires both the 'wide' promotion and public awareness thrust, highlighting our environmental and social benefits, and the 'narrow' cargo-focused initiatives, showing how we can add value in terms of cost reduction, reliability, and available capacity.

It was an active and productive year in the marketing arena for the Seaway. With Board approved funding for promotional initiatives and support to attract new cargo, we started the year with a 'first' and ended the year with another 'first'.

Beginning last spring, we carried out a highly successful multi-media promotional campaign in the Toronto-Windsor corridor, which has now evolved into the popular Hwy H_2O branding project for the entire Great Lakes/St. Lawrence system. Already, 18 major ports have signed on, and the Hwy H_2O logo is showing up with increasing prominence.

And to end the year, in March 2005, we implemented the first significant change to our toll structure in 20 years, with a reduced lockage fee for new cargo on the Welland Canal.

Throughout the year, we worked with major stakeholders to promote marine transportation and to encourage government action in support of the marine mode, and we are harvesting results. At the federal level, we saw the launch

PRESIDENT'S MESSAGE

The year 2004, which marked the 50th anniversary of the start of construction of the Seaway, gave SLSMC stakeholders more than one reason to celebrate. After several years of sluggish traffic, last year the Seaway turned a corner with increases in both cargo shipments and revenue. While combined tonnage increased 6.5%, revenue grew more than 12% due, in particular, to a strong market for steel. Total revenue for the fiscal year reached $74 million, of which $70.3 million was from Tolls, an increase of $7.6 million compared to 2003/04. Our seventh year of operation turned out to be the most successful since 2000.

On the operational side, 2004 was also a banner year. We increased draft across the system by three inches to 26' 6"; the navigation season lasted 281 days, the longest in Seaway history; and we completed work on the second lock in our hydraulic conversion project. Relationships with the trade have been very good and, while new marine security requirements translated into a great deal of work for the Corporation, we were able to meet the established deadlines and receive our Certificates of Compliance.

Once again, the Corporation outperformed its business plan by successfully controlling its spending. Our manageable costs for the year ended up $2.8 million below plan, at $60.2 million, of which $51.7 million was expended on salaries and benefits. The portion of this amount devoted to Employee Benefits rose to more than 41% of salaries paid.

Asset renewal costs were 1% below the approved plan, at $33 million, and additional one-time expenditures of $4.2 million were incurred to re-habilitate the electric generators in the Power House.

Strategic actions take us down the road to the vision

While carrying out our mission in an exemplary fashion in 2004, we also kept our eye on our vision of the future. To this end, significant effort and resources were devoted to advancing our key strategic initiatives of:

- growing the business
- innovating to optimize the current system
- setting the stage for people to succeed

Growing our business

Our general strategy for market development is to show why the marine system should be used to advantage, and then show how to use its advantages. This requires both the 'wide' promotion and public awareness thrust, highlighting our environmental and social benefits, and the 'narrow' cargo-focused initiatives, showing how we can add value in terms of cost reduction, reliability, and available capacity.

It was an active and productive year in the marketing arena for the Seaway. With Board approved funding for promotional initiatives and support to attract new cargo, we started the year with a 'first' and ended the year with another 'first'.

Beginning last spring, we carried out a highly successful multi-media promotional campaign in the Toronto-Windsor corridor, which has now evolved into the popular Hwy H_2O branding project for the entire Great Lakes / St. Lawrence system. Already, 18 major ports have signed on, and the Hwy H_2O logo is showing up with increasing prominence.

And to end the year, in March 2005, we implemented the first significant change to our toll structure in 20 years, with a reduced lockage fee for new cargo on the Welland Canal.

Throughout the year, we worked with major stakeholders to promote marine transportation and to encourage government action in support of the marine mode, and we are harvesting results. At the federal level, we saw the launch

Foreign flagged vessel bringing steel products to the lower Great Lakes
Photo courtesy Duluth Seaway Port Authority

of the National Marine and Industrial Council, and Transport Canada's National Conference on Short Sea Shipping. At the provincial level, success has flowed from the marine industry working together in partnership with both the Quebec and Ontario governments. In Quebec, enthusiastic support from the Ministry of Transportation has led to a host of initiatives, bringing short sea shipping to life with concrete examples. In Ontario, SLSMC became a founding member of the Ontario Marine Transportation Forum, a first step towards ensuring that the marine mode plays its rightful role in Ontario transportation.

While encouraging increased use of the Seaway, the Corporation remains aware of its responsibilities for stewardship of the environment, and we continue working to ensure balance between commercial use and the ecology of the waterway and surrounding lands. During the past year, in addition to various projects to protect the environment and clean up Seaway lands, we initiated actions to be more pro-active in dealing with the future challenges in the environmental arena.

Innovating to optimize the current system

We must nurture new business opportunities by being innovative in the way we provide service and, in line with this, we are actively pursuing initiatives to define different operating approaches and to reduce the barriers to entry for new users. Our goal is to provide a stable, known operating environment for current users, while finding the necessary flexibility and value-added incentives to attract new customers.

Truck ferry next to Windsor Ambassador Bridge

Asset Renewal Plan funds are being put to work, both to ensure reliability of our infrastructure going forward and to apply new technology to our operating equipment. Last year's draft increase and the longer navigation seasons that are now becoming the norm are also products of innovation, notably AIS and our cutting-edge traffic management technology. We have made giant strides in our strategy to remotely operate certain structures and we have launched a feasibility study on the application of new technology to the vessel securing process. If successful, it will do much to improve the safety of lock workers and speed up transit time through the system.

We have called on our staff to help in this endeavour, with excellent results. Our Innovation Support Group has already captured ideas from employees at all levels of the organization and a budget has been made available in each region for the testing and implementation of quick, innovative improvements to procedures and services.

Setting the stage for people to succeed

In 2004, our vision and three strategic directions pushed us to refine our process-centered organization by grouping together the resources necessary to make significant progress towards our Vision, while running the business in line with our Mission. Our new structure reinforces regional accountability for operating results, for managing effectively through people and for supporting the corporate agenda. The corporate

Twenty-one wind turbine blades manufactured in Denmark and the United Kingdom were discharged from the Bavaria *at Duluth's Clure Public Marine Terminal and were delivered via truck to southern Manitoba.*
Photo courtesy Duluth Seaway Port Authority

groups are responsible for progress in achieving our Vision, for providing common and consistent support services to all and for ensuring we have the plans and developmental initiatives in place to ensure our future success.

While the organizational structure is important, inasmuch as it clarifies reporting relationships and responsibilities, I firmly believe that our continued success will come from employees and managers alike embracing our values and working towards common objectives. Our Values of Integrity, Respect, Openness and Innovation set the context for all our interactions and our ways of working; and it is from living these values that our success flows. With our wellness program, succession planning and the "jobs of the future" initiatives, we are well down the road to ensuring the success of the Corporation and its employees.

Ready for upcoming challenges

We have come to know challenge and change; it has become a way of life at the Seaway, and we expect that to continue. We are already aware of, and preparing to address, many of the challenges that we will face in the future, not the least of which is the rapidly approaching loss of current employees to retirement. Defining job requirements into the future, identifying and meeting the necessary skills by getting the right training, development and hiring programs in place becomes more urgent year-by-year.

For the overall good of the waterway, we will continue working to attract new cargoes, to establish short sea shipping as an integral part of the transportation network and to make progress on dealing with environmental issues.

Our employees and all members of management have the best interests of the Corporation at heart, and I have very much appreciated their efforts over the last year. Similarly, the support I have received from the Board has been invaluable in moving forward as we have and in setting our sails into the wind for the coming year. The Corporation has the advantage of solid partnerships, growing government support and loyal staff. As a result, we are well placed to deal with challenges, and the future is promising for us all.

CSL Laurentian in the Saint-Lambert Lock
Thies Bogner, MPA

Our Business

The Basics

Season Length

In 2004, the Seaway was open for 281 days, the longest navigation season in its history. The Welland Canal opened on March 23, and the Montreal-Lake Ontario (MLO) section on March 25; the waterway closed officially on December 30 at St. Lambert, although the last ship left the Welland Canal on December 31. The late closing date was negotiated with shippers and carriers, to allow them to make up some of the cargo lost to strikes in the iron ore industry and supply problems in the coal trade.

Transits

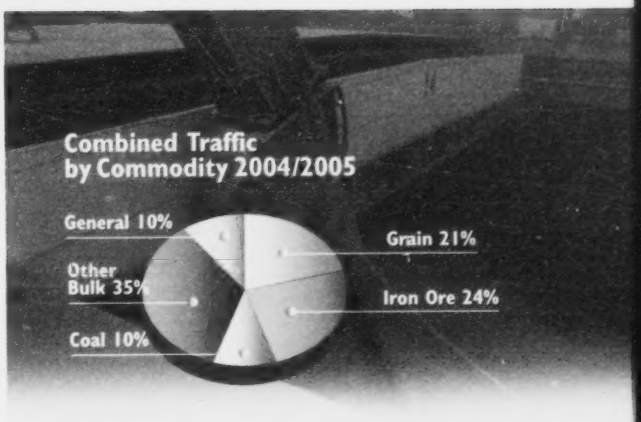
During the 2004 navigation season, there were 2,683 vessel transits of the MLO section. This represents an increase of 104 over 2003 results. In the Welland Canal, there were 3,185 vessel transits—an increase of 158 over the 2003 navigation season. Cargo tonnage increased by 6.5% from 2003, to 43.5 million tonnes overall.

Toll Revenue

Total toll revenue followed tonnage and increased in 2004 to $70.3 million, up 12%. Revenue rose by a higher percentage than tonnage, the growth coming in part from the mandatory 2% toll increase and in part from the significant increase in general cargo, with its higher tariff.

Traffic Highlights

In 2004, solid economic activity in Canada and the United States helped fuel the growth in Seaway traffic. However, strikes at two iron ore sites in Labrador and in Quebec interrupted iron ore movements over the summer, and although harvests were larger, low quality and strong competition among exporting countries contributed to a decline in grain traffic. On the other hand, the removal of the U.S. import tariff on steel encouraged an increase in steel imports. In all, traffic increased over the 2003 figures on the MLO by 6.6% to a total of 30.8 million tonnes and on the Welland Canal by 7.6% to 34.3 million tonnes.



Grain

Canada harvested more grain in 2004 than in 2003, but unfavourable weather conditions led to a product of lower than average quality. Canadian grain shipments were down on the MLO section by 5.2%, to 5.5 million tonnes, and on the Welland Canal by 5.4%, to 5.2 million tonnes.

In the U.S., good harvests raised total shipments of American grain—on the MLO section by 5.8%, to 3.57 million tonnes, and on the Welland Canal by 0.9%, to 3.81 million tonnes.

The decrease in Canadian shipments more than offset the increase in American grain, bringing total grain shipments down by 1.5% on the MLO section and by 3.2% on the Welland Canal.

Iron Ore

Strikes at the Labrador mines reduced shipments on the MLO section by 9.95%, to 8.34 million tonnes. On the Welland Canal, increased downbound shipments more than offset the decreased upbound shipments, creating a modest growth in overall traffic of 1.1%, to 6.63 million tonnes.

Coal

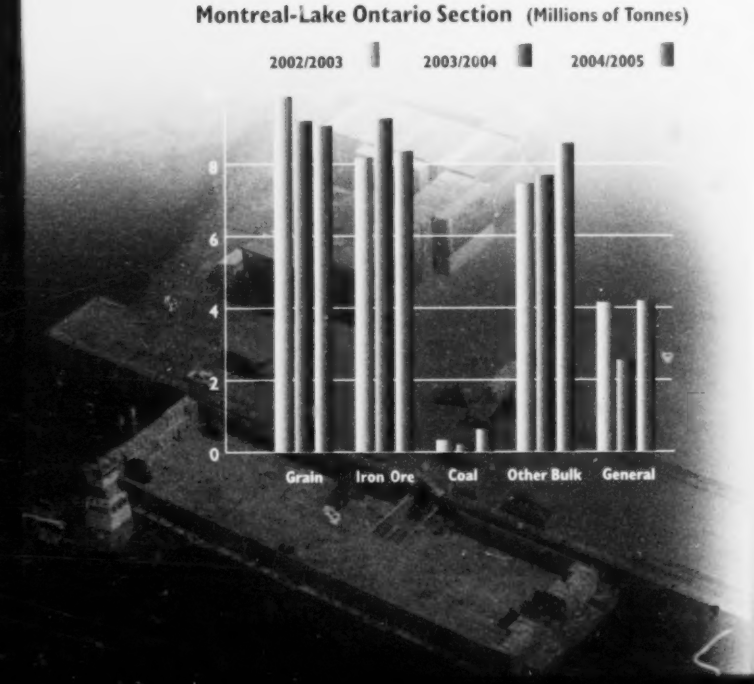
Coal traffic grew by almost 200% to 640,000 tonnes on the MLO section, as industrial demand more than offset reductions in coal movements for steel production. On the Welland Canal, the increase was 0.8%, to 4.23 million tonnes.

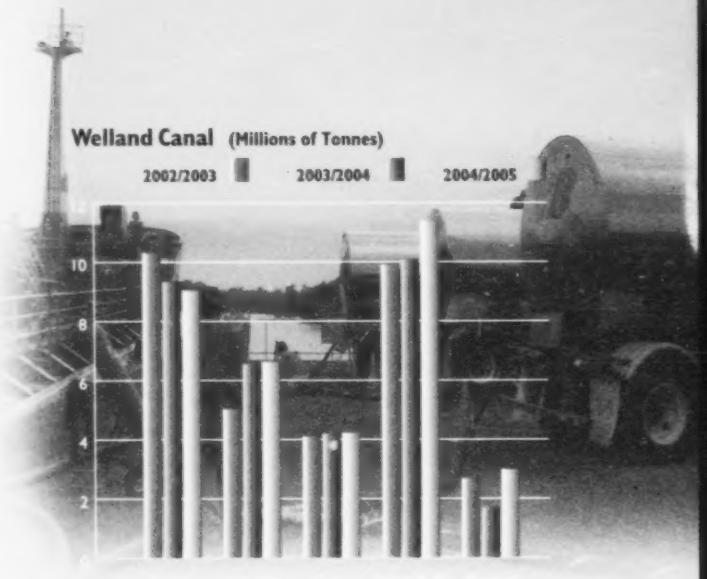
Other Bulk

Movements of other bulk cargo increased on the MLO section by 11.6%, to 8.56 million tonnes, and on the Welland Canal by 13.0%, to 11.39 million tonnes. With good vessel availability, many commodities showed impressive growth: limestone 75%, gypsum 40%, fluorspar 30%, urea and related commodities more than 100%, pulpwood 300% and feed 50%. Coke, stone, salt, cement and scrap metal also increased.

General Cargo

General cargo (mainly steel) traffic improved strongly in 2004, driven by economic growth and the removal of the U.S. import tariff. On the MLO section, traffic was up by 65.0%, to 4.2 million tonnes, and on the Welland Canal by 77.3%, to 2.99 million tonnes.





Outlook

With solid economic activity forecast for both Canada and the U.S. in 2005, Seaway traffic is expected to grow next year. Congestion at west coast ports due to increased outsourcing and globalization also augurs well for Seaway traffic. Our initiative to reduce lockage fees for new cargo in the Welland Canal, introduced at the start of navigation in 2005, is expected to bring in additional tonnage for the year.

Grain movements are expected to grow slightly over the low levels of 2004, as better harvests will increase traffic in the fall. In the long term, competition among export routes may limit Canadian grain exports through the eastern corridor.

Despite the high Canadian dollar, iron ore shipments are forecast to increase on both sections of the Seaway to make up for the impact of the 2004 strikes on inventories. However, ongoing labour disputes in the industry will likely continue to affect both iron ore shipments and steel production in 2005. Reduced demand for coal due to environmental concerns, lower coke production in the steel industry and the closing of the Lakeview coal-fired electrical generating station in April 2005 will decrease coal traffic on the Seaway.

SERVICE MEASURES

Overall, 89% of vessel transits in 2004 were accomplished within the standards plus two hours, compared to 91% in the previous year.

Our Business

The Basics

Season Length

In 2004, the Seaway was open for 281 days, the longest navigation season in its history. The Welland Canal opened on March 23, and the Montreal-Lake Ontario (MLO) section on March 25; the waterway closed officially on December 30 at St. Lambert, although the last ship left the Welland Canal on December 31. The late closing date was negotiated with shippers and carriers, to allow them to make up some of the cargo lost to strikes in the iron ore industry and supply problems in the coal trade.

Transits

During the 2004 navigation season, there were 2,683 vessel transits of the MLO section. This represents an increase of 104 over 2003 results. In the Welland Canal, there were 3,185 vessel transits—an increase of 158 over the 2003 navigation season. Cargo tonnage increased by 6.3% from 2003, to 43.5 million tonnes overall.

Toll Revenue

Total toll revenue followed tonnage and increased in 2004 to $70.3 million, up 12%. Revenue rose by a higher percentage than tonnage, the growth coming in part from the mandatory 2% toll increase and in part from the significant increase in general cargo, with its higher tariff.

Traffic Highlights

In 2004, solid economic activity in Canada and the United States helped fuel the growth in Seaway traffic. However, strikes at two iron ore sites in Labrador and in Quebec interrupted iron ore movements over the summer, and although harvests were larger, low quality and strong competition among exporting countries contributed to a decline in grain traffic. On the other hand, the removal of the U.S. import tariff

on steel encouraged an increase in steel imports. In all, traffic increased over the 2003 figures on the MLO by 6.6% to a total of 30.8 million tonnes and on the Welland Canal by 7.6% to 34.3 million tonnes.

Grain

Canada harvested more grain in 2004 than in 2003, but unfavourable weather conditions led to a product of lower than average quality. Canadian grain shipments were down on the MLO section by 5.2%, to 3.3 million tonnes, and on the Welland Canal by 5.4%, to 3.2 million tonnes.

In the U.S., good harvests raised total shipments of American grain—on the MLO section by 5.8%, to 3.37 million tonnes, and on the Welland Canal by 0.9%, to 3.81 million tonnes.

The decrease in Canadian shipments more than offset the increase in American grain, bringing total grain shipments down by 1.3% on the MLO section and by 3.2% on the Welland Canal.

Iron Ore

Strikes at the Labrador mines reduced shipments on the MLO section by 9.95%, to 8.34 million tonnes. On the Welland Canal, increased downbound shipments more than offset the decreased upbound shipments, creating a modest growth in overall traffic of 1.1%, to 6.63 million tonnes.

Coal

Coal traffic grew by almost 200% to 640,000 tonnes on the MLO section, as industrial demand more than offset reductions in coal movements for steel production. On the Welland Canal, the increase was 0.8%, to 4.23 million tonnes.

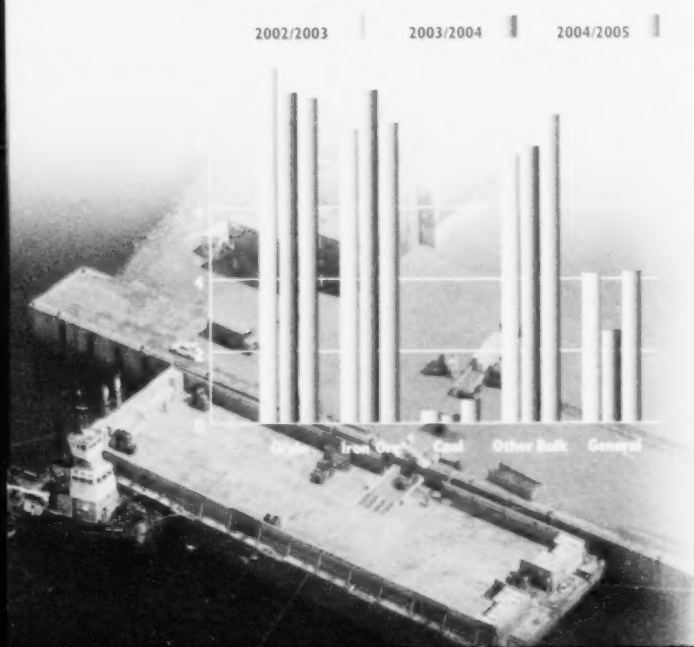
Other Bulk

Movements of other bulk cargo increased on the MLO section by 11.6%, to 8.56 million tonnes, and on the Welland Canal by 13.0%, to 11.39 million tonnes. With good vessel availability, many commodities showed impressive growth: limestone 75%, gypsum 40%, fluorspar 30%, urea and related commodities more than 100%, pulpwood 300% and feed 50%. Coke, stone, salt, cement and scrap metal also increased.

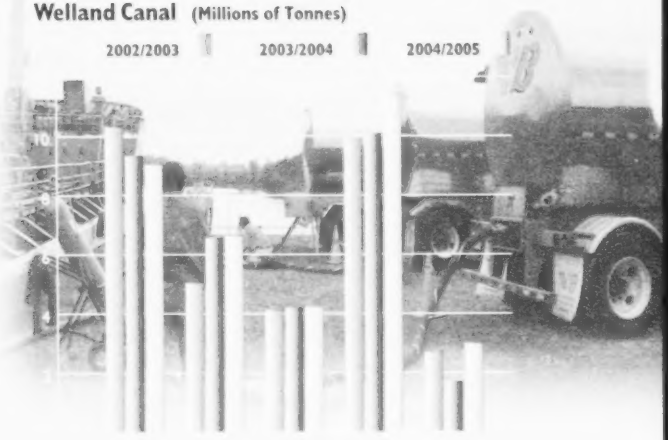
General Cargo

General cargo (mainly steel) traffic improved strongly in 2004, driven by economic growth and the removal of the U.S. import tariff. On the MLO section, traffic was up by 65.0%, to 4.2 million tonnes, and on the Welland Canal by 77.3%, to 2.99 million tonnes.

Montreal-Lake Ontario Section (Millions of Tonnes)



Welland Canal (Millions of Tonnes)



Outlook

With solid economic activity forecast for both Canada and the U.S. in 2005, Seaway traffic is expected to grow next year. Congestion at west coast ports due to increased outsourcing and globalization also augurs well for Seaway traffic. Our initiative to reduce lockage fees for new cargo in the Welland Canal, introduced at the start of navigation in 2005, is expected to bring in additional tonnage for the year.

Grain movements are expected to grow slightly over the low levels of 2004, as better harvests will increase traffic in the fall. In the long term, competition among export routes may limit Canadian grain exports through the eastern corridor.

Despite the high Canadian dollar, iron ore shipments are forecast to increase on both sections of the Seaway to make up for the impact of the 2004 strikes on inventories. However, ongoing labour disputes in the industry will likely continue to affect both iron ore shipments and steel production in 2005. Reduced demand for coal due to environmental concerns, lower coke production in the steel industry and the closing of the Lakeview coal-fired electrical generating station in April 2005 will decrease coal traffic on the Seaway.

SERVICE MEASURES

Overall, 89% of vessel transits in 2004 were accomplished within the standards plus two hours, compared to 91% in the previous year.

The main reason for a slightly slower average transit time in 2004 was the safety precaution of imposing slower speeds in certain areas of the Seaway for vessels operating at the deeper draft of 26'6", and the extra time those vessels took to enter and leave the locks.

In the Montreal - Lake Ontario (MLO) section, total ship delays under the control of the Corporation were reduced by 36% (942 hours), while in the Welland Canal they increased by 7% (834 hours), due to increased traffic. However, the average delay per transit in the MLO section was only 21 minutes, while the Welland Canal came in at 16 minutes, both well under the target of "less than 30 minutes."

There were 23 commercial vessel incidents during the season, representing an average of 3.5 incidents per 1000 transits. While more than in 2003, this figure is an improvement over the 2001 and 2002 statistics and meets the service level objective of less than 5 incidents per 1000 transits. Vessel groundings represent the most common incident and these were mainly the result of human error or steering gear problems.

System Uptime, the index that measures short-term physical reliability, was 99.71%, compared to a target of 99.75%. System Availability, the index that measures all causes of delays under Seaway control, was 99.56% for 2004, bettering the target of 99.0%.

The SLSMC is committed to continually improving the reliability of its infrastructure. To this end the corporation has had, for a number of years, a Reliability Index that measures the long-term health of the system. The Reliability Index for 2004 remained unchanged from 2003 at 3.11. This index is based on a consideration of the condition of each structure and its importance.

Following a corporation-wide review of risk, it was determined that a more sensitive Reliability Index was required and a new one, based on both condition and risk, was developed and implemented in parallel. This new index would have stood at 10,403 in 1999; it had dropped to 6590 by 2003 and it improved further in 2004 to 5870.

ISO 9001: 2000 Certification Continues

ISO 9001: 2000 certification from Lloyd's Register is a widely recognized mark of quality serv-

Maintenance dredging in the Seaway channel under the Champlain Bridge (summer 2004)

Unloading of equipment manufactured in Spain and Italy and destined for a Syncrude UE-1 oil sands project near Ft. McMurray, Alberta, Canada.
Photo courstesy Duluth Seaway Port Authority

ice, and Seaway services have reached this high standard on a number of fronts. In 2004, we achieved a major milestone when we obtained ISO 9001: 2000 certification for Structures Operations, which include locks and bridges. As a result, all three main operations processes: structures operation, vessel traffic control and ship inspection are now ISO certified and are audited on a regular basis to ensure continued conformity to our high quality standards.

Draft Increase Implementation

In 2004 we achieved a major milestone by increasing the operating draft for the Seaway system by three inches. This was made possible in part by the previous introduction of our automatic vessel identification system (AIS) and by the definition of the relationship between speed and "under-keel clearance". Every inch of draft adds 100 tonnes of cargo to what a ship can carry through our waterway, and last year we attracted more ocean vessels as a result. The increase in draft from 8.0 m (26'3") to 8.08 m (26'6") applied to all inland vessels and to ocean vessels equipped with bow thrusters.

During the season, there were 406 vessel transits at drafts greater than 8.0 m in the Welland Canal and 414 in the MLO section. On the Welland Canal, almost 16% of inland vessel transits and 13% of ocean vessel transits were at drafts greater than 8.0 m, while in the MLO the figures were 25% and 13% respectively.

To ensure that adequate water depth continues to be available for ships in the long term, a project has been started to dredge material from the channel between Locks 1 and 2 on the South Shore Canal. The Seaway's Environmental Impact Screening Report was accepted by the Federal Department of Fisheries and Oceans in April 2004 and the first phase of the three-year project was completed in the fall of 2004. The two additional phases are presently scheduled for 2005 and 2006 to remove further sediments accumulated in the c nal. The total value of the project is estimated at over $5 million.

Operations Centre

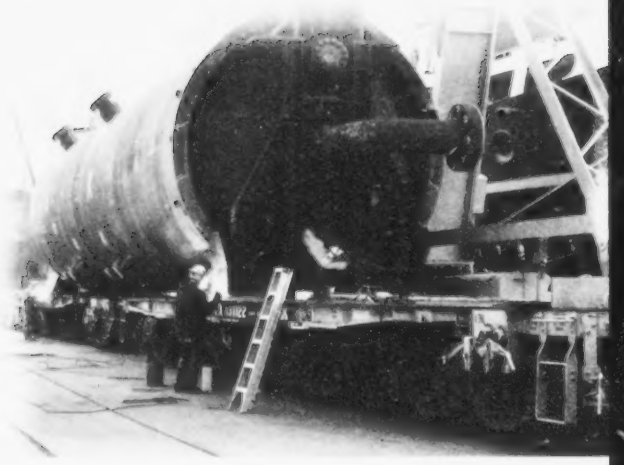
We are continuing to implement new functions in the state-of-the-art Operations Centre which opened in 2003, at the Welland Canal.

The remote operation of bridge 11 started during the 2004 navigation season after successful technical testing. The preparatory work to remotely operate bridges 4 and 21 began in the latter part of the navigation season and continued during the winter. The control of these bridges will be transferred to the Operations Centre during the 2005 navigation season. All four vertical lift bridges on the Welland Canal will then be operated from the Centre, thus improving the safety and efficiency of the Canal.

AIS (Automatic Identification System)

The 2004 navigation season marked our second complete year of operating AIS fully integrated with the Traffic Management System. The operation of the system was very stable throughout the year, both from shore and aboard ships. The number of ship transponder problems was reduced substantially, to nearly zero, during the year.

A vessel speed monitoring program utilizing AIS was introduced in 2004. The program allows both for better speed monitoring in environmentally sensitive areas of the river and for speed surveillance of vessels operating at draft greater than 26' 3".



Unloading of equipment manufactured in Spain and Italy and destined for a Syncrude UE-1 oil sands project near Ft. McMurray, Alberta, Canada.

Photo courstesy Duluth Seaway Port Authority

ice, and Seaway services have reached this high standard on a number of fronts. In 2004, we achieved a major milestone when we obtained ISO 9001: 2000 certification for Structures Operations, which include locks and bridges. As a result, all three main operations processes: structures operation, vessel traffic control and ship inspection are now ISO certified and are audited on a regular basis to ensure continued conformity to our high quality standards.

Draft Increase Implementation

In 2004 we achieved a major milestone by increasing the operating draft for the Seaway system by three inches. This was made possible in part by the previous introduction of our automatic vessel identification system (AIS) and by the definition of the relationship between speed and "under-keel clearance". Every inch of draft adds 100 tonnes of cargo to what a ship can carry through our waterway, and last year we attracted more ocean vessels as a result. The increase in draft from 8.0 m (26'3") to 8.08 m (26'6") applied to all inland vessels and to ocean vessels equipped with bow thrusters.

During the season, there were 406 vessel transits at drafts greater than 8.0 m in the Welland Canal and 414 in the MLO section. On the Welland Canal, almost 16% of inland vessel transits and 13% of ocean vessel transits were at drafts greater than 8.0 m, while in the MLO the figures were 23% and 13% respectively.

To ensure that adequate water depth continues to be available for ships in the long term, a project has been started to dredge material from the channel between Locks 1 and 2 on the South Shore Canal. The Seaway's Environmental Impact Screening Report was accepted by the Federal Department of Fisheries and Oceans in April 2004 and the first phase of the three-year project was completed in the fall of 2004. The two additional phases are presently scheduled for 2005 and 2006 to remove further sediments accumulated in the canal. The total value of the project is estimated at over $5 million.

Operations Centre

We are continuing to implement new functions in the state-of-the-art Operations Centre which opened in 2003 at the Welland Canal.

The remote operation of bridge 11 started during the 2004 navigation season after successful technical testing. The preparatory work to remotely operate bridges 4 and 21 began in the latter part of the navigation season and continued during the winter. The control of these bridges will be transferred to the Operations Centre during the 2005 navigation season. All four vertical lift bridges on the Welland Canal will then be operated from the Centre, thus improving the safety and efficiency of the Canal.

AIS (Automatic Identification System)

The 2004 navigation season marked our second complete year of operating AIS fully integrated with the Traffic Management System. The operation of the system was very stable throughout the year, both from shore and aboard ships. The number of ship transponder problems was reduced substantially, to nearly zero, during the year.

A vessel speed monitoring program utilizing AIS was introduced in 2004. The program allows both for better speed monitoring in environmentally sensitive areas of the river and for speed surveillance of vessels operating at drafts greater than 26'3".

During the season a working group comprised of industry, pilots, and Seaway representatives was formed to investigate further methods of using AIS to increase the efficiency of the waterway. Under review are options such as lessening reliance on VHF communications with vessels, developing lock scheduling modules and reducing the number of navigation aids.

Innovation to Improve Service

One of the Corporation's strategic objectives is to "innovate to improve service." To reach this objective, we will seek opportunities to enhance safety, reliability and efficiency through new uses of technology, or by changing methods or procedures.

To encourage innovation among Seaway employees and to help generate and gather ideas from all levels of the organization for improving procedures and services, SLSMC has established an Innovation Support Group. So far, more than 140 ideas have been received and a budget has been allotted in each region to test and implement quick innovations.

One strategic initiative is testing the application of new technology aimed at securing vessels in the locks. Two such projects were underway last year.

Two "Quick-Release Hook" units for securing vessels, complete with a remote-controlled winch, have been installed at Beauharnois Lock for testing and development purposes, in order to increase efficiency and safety during lockage. We are also planning to implement vessel self-spotting technology. The Transportation Development Centre (TDC) is supporting the project with funding and we are working with Innovation Maritime to review and test various technologies that could be used to help vessels position themselves in the locks. After a review of possibilities, laser scanning technology was selected as the most promising option for site testing, which will take place in 2005.

International Ship & Port Facility Security (ISPS)

2004 saw the introduction of increased ship and port security worldwide, and the Seaway received the required ISPS Certificates of Compliance as of the effective date, by meeting Transport Canada's Marine Transportation Security Regulations (MTSR), which came into effect July 1, 2004. This was achieved through the preparation and implementation of a comprehensive Marine Facilities Security Plan.

Physical upgrades, including improvements in fencing, signage, cameras and access controls have improved security at our locks and other facilities. Audits and exercises to test the components of the security plan are being conducted regularly.

Ongoing security training programs have been conducted in both regions. Security communication strategies include new sections on both our public Internet and employee Intranet sites.

Security requirements also affect our customers. Vessels must now provide 96 hours notice before entering Seaway waters. All foreign ships entering the Seaway are now boarded at Montreal for initial security verification by inspectors from SLSMC, Transport Canada Marine Security and the U.S. Coast Guard.

Marine Security Contribution Program

SLSMC submitted an application for funding under Transport Canada's Marine Security Contribution Program before the Round 1 December 31, 2004 deadline. The Corporation's application has been approved for reimbursement of up to 75% of our expenses.

Asset Renewal

The Corporation completed a total of $33 million in work on its Asset Renewal Plan during the year. An additional $4.2 million was spent on upgrading the hydroelectric powerhouse in the Niagara Region. A total of $22.3 million was spent in Niagara, $9.6 million in Maisonneuve

Contractor relacing lock wall during 2005 winter works

and $1.6 million on corporate projects. As usual during the winter, all critical components of the 225 km Seaway canal system were inspected and made ready for the upcoming navigation season. All work was completed in time for the opening of the system in March.

A number of corporately administered projects were completed both in the Regions and in Head Office. These include installation of automated booths for the collection of pleasure craft tolls at a cost of $0.15 million and the first phase of a project to upgrade the regional telecommunications backbone at a total cost of $0.9 million.

Maisonneuve

A major project to repair and reset the quoin blocks of lock gates was undertaken at Lock 1 at a cost of $1.6 million. The first year of a multi-year dredging project was completed at a cost of $0.85 million, and a multi-year project to repaint Bridge 10 was finished at a value of $0.85 million.

Almost 50 projects were carried out in the Region in 2004/05. Work included improvements to electrical controls, distribution and communication systems and various projects related to the repair and upgrade of the bridges, lock structures, canal banks and associated structures.

Included in the $9.6 million spent on asset renewal in the Maisonneuve Region was $1.1 million for regular maintenance work carried out mainly by the Seaway's own forces.

Niagara

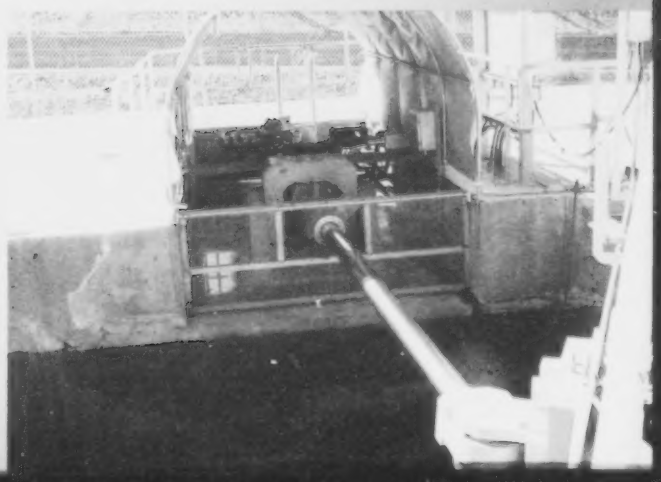
The project for conversion of mechanical drives to hydraulic drives continued at a cost of $6 million. Work continued on the automation and conversion to remote control of "free-standing" bridges, with Bridge 4 being automated and Bridge 21 set up for remote control. The cost of these two projects was $1.1 million. Continuing its program to rehabilitate the concrete in the locks, the Corporation spent $3.5 million on concrete repair and refacing in the Flight Locks.

More than 60 projects were completed throughout the year. These included structural repair and painting of Bridge 4, painting and quoin block rehabilitation of gates at Lock 8, dredging below Lock 1, various electrical communication and control upgrades and a variety of work related to the repair or upgrade of the bridges, locks, canal banks and associated structures.

Included in the $22.3 million spent on asset renewal in the Niagara Region was $2 million for regular maintenance work carried out mainly by the Seaway's own forces.

Hydraulic Conversion Project

The first complete Seaway lock was converted to hydraulic operation in 2004, bringing to a successful completion the two-year pilot project, with the whole of Lock 7 and part of Lock 6 now under hydraulic operation. Based on the



New Hydraulic Cylinder at Lock 7, Gate 4
Iqbal S. Biln

During the season a working group comprised of industry, pilots, and Seaway representatives was formed to investigate further methods of using AIS to increase the efficiency of the waterway. Under review are options such as lessening reliance on VHF communications with vessels, developing lock scheduling modules and reducing the number of navigation aids.

Innovation to Improve Service

One of the Corporation's strategic objectives is to "innovate to improve service." To reach this objective, we will seek opportunities to enhance safety, reliability and efficiency through new uses of technology, or by changing methods or procedures.

To encourage innovation among Seaway employees and to help generate and gather ideas from all levels of the organization for improving procedures and services, SLSMC has established an Innovation Support Group. So far, more than 140 ideas have been received and a budget has been allotted in each region to test and implement quick innovations.

One strategic initiative is testing the application of new technology aimed at securing vessels in the locks. Two such projects were underway last year.

Two "Quick-Release Hook" units for securing vessels, complete with a remote-controlled winch, have been installed at Beauharnois Lock for testing and development purposes, in order to increase efficiency and safety during lockage. We are also planning to implement vessel self-spotting technology. The Transportation Development Centre (TDC) is supporting the project with funding and we are working with Innovation Maritime to review and test various technologies that could be used to help vessels position themselves in the locks. After a review of possibilities, laser scanning technology was selected as the most promising option for site testing, which will take place in 2005.

International Ship & Port Facility Security (ISPS)

2004 saw the introduction of increased ship and port security worldwide, and the Seaway received the required ISPS Certificates of Compliance as of the effective date, by meeting Transport Canada's Marine Transportation Security Regulations (MTSR), which came into effect July 1, 2004. This was achieved through the preparation and implementation of a comprehensive Marine Facilities Security Plan.

Physical upgrades, including improvements in fencing, signage, cameras and access controls have improved security at our locks and other facilities. Audits and exercises to test the components of the security plan are being conducted regularly.

Ongoing security training programs have been conducted in both regions. Security communication strategies include new sections on both our public Internet and employee Intranet sites.

Security requirements also affect our customers. Vessels must now provide 96 hours notice before entering Seaway waters. All foreign ships entering the Seaway are now boarded at Montreal for initial security verification by inspectors from SLSMC, Transport Canada Marine Security and the U.S. Coast Guard.

Marine Security Contribution Program

SLSMC submitted an application for funding under Transport Canada's Marine Security Contribution Program before the Round 1 December 31, 2004 deadline. The Corporation's application has been approved for reimbursement of up to 75% of our expenses.

Asset Renewal

The Corporation completed a total of $33 million in work on its Asset Renewal Plan during the year. An additional $4.2 million was spent on upgrading the hydroelectric powerhouse in the Niagara Region. A total of $22.3 million was spent in Niagara, $9.6 million in Maisonneuve

and $1.6 million on corporate projects. As usual during the winter, all critical components of the 223 km Seaway canal system were inspected and made ready for the upcoming navigation season. All work was completed in time for the opening of the system in March.

A number of corporately administered projects were completed both in the Regions and in Head Office. These include installation of automated booths for the collection of pleasure craft tolls at a cost of $0.13 million and the first phase of a project to upgrade the regional telecommunications backbone at a total cost of $0.9 million.

Maisonneuve

A major project to repair and reset the quoin blocks of lock gates was undertaken at Lock 1 at a cost of $1.6 million. The first year of a multi-year dredging project was completed at a cost of $0.85 million, and a multi-year project to repaint Bridge 10 was finished at a value of $0.85 million.

Almost 50 projects were carried out in the Region in 2004–05. Work included improvements to electrical controls, distribution and communication systems and various projects related to the repair and upgrade of the bridges, lock structures, canal banks and associated structures.

New Hydraulic Cylinder at Lock 7, Gate 4
Iqbal S. Bain

problem-free operation of the equipment at Lock 6 during the 2004 navigation season and the lessons learned through the installation, testing and commissioning of the Lock 7 conversion, we plan to proceed with the remaining locks over the next four years. Because of the dramatic increase in steel prices in 2004, a supplemental cost/benefit analysis was completed, which confirmed the viability of the project.

The 6-year program to convert all locks in the Welland Canal to hydraulic operation is estimated to cost about $60 million. All lock mitre gates, lock valves and ship arrestors will be converted.

Growing the Top Line

The Corporation's current strategic plan has a strong focus on market development, which we are pursuing through a number of avenues. We are working more closely than ever with Seaway stakeholders to strengthen our common message and attract new cargoes to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

The Canadian and U.S. Seaway Corporations are pooling resources and co-operating in efforts to better utilize available resources, and we are making progress with our stakeholder umbrella marketing organization in using the HWY H_20 brand as a launch platform.

Market Development Initiatives

Short Sea Shipping and Containers

Much of our market development effort over the past year has been invested in promoting the need to market the system as a whole by bundling marketing and promotion resources available among the various stakeholders. Specific emphasis was given to short sea shipping, the movement of cargo by water for relatively short distances. We are encouraged by the successful example of the European Union, which has supported short sea shipping as an environmentally friendly and efficient local transport option since 1992.

We have been actively involved in discussions with shippers, carriers and ports in an effort to bring short sea shipping to the Seaway. Besides the obvious benefits to the marine industry, short sea shipping as an alternative to road haulage benefits society at large by reducing highway congestion, road repair expenses and the need for additional highways. These benefits have led both Transport Canada and the U.S. Maritime Administration to promote short sea shipping, and recently both institutions held well-attended conferences on the subject.

Lower Lockage Fees on Welland Canal

During the past winter, SLSMC negotiated a collaborative initiative with Transport Canada to attract new and lost cargoes and promote short sea shipping.

Canfornav's Puffin *off Port of Thunder Bay*
Photo courtesy Canfornav

Old Powerhouse Control desk at Welland Canal Lock 4 soon to be replaced with state-of-the-art equipment.

As of March 23, 2005, lockage fees were reduced on the Welland Canal for ships carrying "new cargo". The new tariff is based on the Gross Registered Tonnage of a vessel rather than a fixed fee. All qualifying ships benefit and so far we have seen good results from new cargo transiting the Canal.

The reduced lockage fees apply to all "new cargo", which is defined as either containerized cargo, or cargo which has not moved through the Welland Canal in an average annual amount greater than 10,000 metric tonnes between 2001 and 2003. Any cargo that qualifies as new cargo will remain qualified for the reduction through the 2007 shipping season.

Pleasure Craft Ticketing Machines

SLSMC has introduced a new automated payment method to streamline the locking process for pleasure craft. Ticket machines have been installed at each end of the Welland Canal and similar equipment will be installed at both ends of each lock in the Montreal-Lake Ontario section during the summer of 2005. The payment machines dispense one or more tickets and are operated by credit card only. Use of these machines will be mandatory beginning in the 2006 navigation season, when cash payments will no longer be accepted.

Diversifying into Related Services

In keeping with the SLSMC Vision statement, we are planning to grow our business by diversifying into related marine services and by leveraging other business opportunities. In this context, the Corporation has undertaken an initial land use study to evaluate how certain Seaway lands could be applied as a resource to aid the growth of our core business.

In addition, action has already been taken to increase the benefits derived from the Seaway's generating station, located near Lock 4 on the Welland Canal, and to generate further electricity from the Canal weirs. The powerhouse supplies electricity for the operation of Canal structures, locks, bridges, communication equipment and lighting, as well as bringing in revenue from the sale of excess power. In January 2005, the Corporation received its electricity generation license from the Ontario Energy Board and is now an independent power generator.

The powerhouse generators have been completely rehabilitated, and will be operated by remote control from the Operations Centre. The training of SLSMC personnel is underway and resulting savings will start in the autumn of 2005.

We have an agreement with Ontario Power Generation (OPG) to utilize their excess water when the Niagara River flows allow. This will optimize the amount of power we can generate over the next four years, potentially resulting in additional revenue of some $500,000, without any additional capital investment. We are currently finalizing the required approvals from various agencies involved, including the International Niagara Commission (INC) and Foreign Affairs.

PROMOTIONAL INITIATIVES

Posidonia 2004

A 21-member delegation of trade and maritime representatives from the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system traveled to Athens and Piraeus, Greece, in early June 2004, to participate in Posidonia 2004, a biennial maritime trade show. The delegation met with representatives from three shipowner/operator companies, made a presentation at an event hosted by the American-Hellenic Chamber of Commerce and attended a function hosted by the U.S. Commercial Service. The delegation also co-hosted a dinner and reception with the Saint

Market Development Initiatives

Short Sea Shipping and Containers

Much of our market development effort over the past year has been invested in promoting the need to market the system as a whole by bundling marketing and promotion resources available among the various stakeholders. Specific emphasis was given to short sea shipping, the movement of cargo by water for relatively short distances. We are encouraged by the successful example of the European Union, which has supported short sea shipping as an environmentally friendly and efficient local transport option since 1992.

We have been actively involved in discussions with shippers, carriers and ports in an effort to bring short sea shipping to the Seaway. Besides the obvious benefits to the marine industry, short sea shipping as an alternative to road haulage benefits society at large by reducing highway congestion, road repair expenses and the need for additional highways. These benefits have led both Transport Canada and the U.S. Maritime Administration to promote short sea shipping, and recently both institutions held well-attended conferences on the subject.

Lower Lockage Fees on Welland Canal

During the past winter, SLSMC negotiated a collaborative initiative with Transport Canada to attract new and lost cargoes and promote short sea shipping.

Canforum 3 Petro off Port of Thunder Bay

Photo courtesy Canforum

Old Powerhouse Control desk at Welland Canal Lock 4 soon to be replaced with state-of-the-art equipment.

As of March 23, 2005, lockage fees were reduced on the Welland Canal for ships carrying "new cargo". The new tariff is based on the Gross Registered Tonnage of a vessel rather than a fixed fee. All qualifying ships benefit and so far we have seen good results from new cargo transiting the Canal.

The reduced lockage fees apply to all "new cargo", which is defined as either containerized cargo, or cargo which has not moved through the Welland Canal in an average annual amount greater than 10,000 metric tonnes between 2001 and 2003. Any cargo that qualifies as new cargo will remain qualified for the reduction through the 2007 shipping season.

Pleasure Craft Ticketing Machines

SLSMC has introduced a fleet automatization method to streamline the ticketing process for pleasure craft. Ticket machines have been installed at each end of the Welland Canal and similar equipment will be installed at both ends of each lock in the Montreal to Lake Ontario section during the summer of 2005. The payment machines dispense coupons to locks and are operated by credit card and cash. Use of these machines will by mandatory beginning in the 2006 navigation season. Other ticketing methods will no longer be accepted.

Diversification into Related Services

In keeping with the SLSMC Vision statement we are planning to grow our business by diversifying into related marine services and by leveraging other business opportunities. In this context, the Corporation has undertaken an original land use study to evaluate how certain Seaway lands could be applied to assist in the growth of our core business.

In addition, action has already been taken to increase the benefits derived from the Seaway's generating station located near Lock 3 on the Welland Canal and to generate further electricity from the Canal weirs. The powerhouse supplies electricity for the operation of Canal structures, locks, bridges, communication equipment and lighting, as well as bringing in revenue from the sale of excess power. In January 2005, the Corporation received electronic generation to restart the Ontario Energy Board and is now an independent power generator.

The powerhouse controllers have been completely refurbished, and will be operated by remote control from the Operations Centre. The training of SLSMC personnel is underway and installation work will start in the autumn of 2005.

We have an agreement with Ontario Power Generation (OPG) to utilize their excess water when the Niagara River flows allow. This will optimize the amount of power we can generate over the next four years, potentially resulting in additional revenues of some $900,000, without any additional capital investment. We are in the process of obtaining the required approvals from various government agencies, including the International Niagara Commission (INC) and Environment Canada.

Promotional Initiatives

Pittsburgh 2004

A 21-member delegation of trade and maritime representatives from the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system traveled to Atlantic and Pacific Canada in early June 2004 to participate in Pittsburgh 2004 – a biennial maritime trade show. The delegation met with representatives from shipowner/operator companies, made a presentation at an event hosted by the American Italian Chamber of Commerce and attended a function hosted by the U.S. Commercial Service. The delegation then returned to Ottawa and met with the Seaway

Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) that was attended by the Canadian Ambassador to Greece, the chief of U.S. Commercial services and 85 maritime officials from around the world.

More than 1,650 companies from 74 countries exhibited maritime products to approximately 20,000 visitors. As a key exhibitor in the U.S. pavilion, the mission delegation sponsored and staffed an exhibition booth with extensive Seaway handout materials and graphic displays. Meetings held during the trade show have led to new business development.

HWY H_2O Campaign

During the past year, SLSMC promoted the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, with our first major initiative being the HWY H_2O campaign. Concurrent with last year's Seaway opening, we launched this billboard, newspaper and radio ad campaign in the Windsor-Toronto corridor to increase awareness of the benefits of marine transportation and the Seaway system. The campaign was well received and the success of this initial effort led to Phase 2 of the project: to establish HWY H_2O as the official "brand" for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. We approached Canadian and U.S. ports to partner with us in promoting the brand to reap the benefits of widespread visibility. To date, 18 ports have joined the two Seaway entities and the HWY H_2O brand is becoming widely known. Ports are making use of the logo in various ways such as displaying it on their promotional and marketing materials, Web sites, advertising and billboards.

A Year to Celebrate

In 2004, we celebrated two anniversaries: 50 years since the beginning of Seaway construction in 1954, and 175 years since the opening of the first Welland Canal in 1829.

The anniversaries made an excellent platform for promotional events, and our own efforts were aided by those of other organizations. Three hour-long documentaries on the Seaway and Welland Canal were produced by the CBC and by the U.S. History Channel, and aired a number of times during the year; and the 2004 International Waterways Conference was held in St. Catharines to mark the Canal anniversary.

SLSMC featured a new 50th Anniversary logo on our promotional materials, and took the opportunity to go out into ports and communities along the Seaway to get out the message about the benefits of marine transportation. Many employees participated in local parades, exhibits and open houses, establishing a widespread corporate presence. Anniversary mementoes were produced for staff and customers and passed out as promotional items.

Collage by Canadian Sailings
Photo: Thies Bogner, MPA

www.greatlakes-seaway.com

Consistently ranked first by Google in searches targeting the Seaway and Great Lakes, www.greatlakes-seaway.com continues to assert itself as the authoritative source of information on Seaway and Great Lakes matters. Delivering over 1.8 million pages of information in 2004, our Web site conveyed the Seaway's message to tens of thousands of visitors spanning the globe.

Today, users visit our site to obtain updates on Seaway Advisories and news, download forms, check the position of their vessels, and obtain information for a wide variety of research projects. Users range from commercial agents and carriers, to students pursuing studies in geography, history and economics.

Greening Our Business

Marine transportation has significant environmental benefits and we plan to promote these in the broader context of developing a sustainable transportation system. During 2004, we determined the strategy to do this while implementing a pro-active approach to dealing with potential environmental threats.

We are firmly committed to greening the Seaway and lead by example in the way we deal with internal environmental management. Protecting the environment is a high priority when planning our projects, and the Board receives regular reports on the Corporation's progress in managing environmental issues.

Environmental Stewardship

Implementing a pro-active approach to environmental stewardship, the Corporation is devoting substantial effort and funds to identifying and cleaning up any contaminated site it inherited when it was created. The work is ongoing and some of the sites have already been brought up to regulatory standards.

In 2004, SLSMC invested nearly $100,000 to seek out and evaluate additional problem areas. Environmental clean-up is a complex and lengthy process, involving a large number of regulatory bodies, repeated testing and analysis, and careful planning. We have awarded a contract to carry out phase I and phase II environmental assessments of a series of sites. During phase I, our consultants study the history of use of each site, and examine records and site inspection data to identify the location and type of possible contamination. Phase II consists of sampling soils and underground water over a period of time, based on phase I results, to confirm whether or not contamination exists, and to define its nature and extent.

Management of Petroleum Product Storage Tanks

To date, the Corporation has invested over $500,000 to modernize its petroleum product storage tanks to current standards, notably the Environmental Code of Practice for Aboveground and Underground Storage Tank Systems Containing Petroleum and Allied Petroleum Products, endorsed by the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME). This upgrade program aims to reduce the risk of leaks, which are the primary cause of soil and underground water contamination in Canada.

Drinking Water Management

The Corporation is accountable for responsible management of drinking water supply systems at its locks. While we supply bottled water for human consumption, the Canada Labour Code requires that we also supply employees with potable water for meal preparation, dishwashing and personal hygiene. In carrying out this

Wagenborg vessel at Iroquois Lock

Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) that was attended by the Canadian Ambassador to Greece, the chief of U.S. Commercial services and 85 maritime officials from around the world.

More than 1,650 companies from 71 countries exhibited maritime products to approximately 20,000 visitors. As a key exhibitor in the pavilion, the mission delegation staffed an exhibition booth, gave away handout materials and [illegible] Meetings held during the event led to new business [illegible]

HWY H2O

During the [illegible] SLSMC participated in the Great Lakes [illegible] Lawrence Seaway [illegible]

In 2004, SLSMC invested nearly $100,000 to seek out and evaluate additional problem areas. Environmental clean-up is a complex and lengthy process, involving a large number of regulatory bodies, repeated testing and analysis and careful planning. We have awarded a contract to carry out phase I and phase II environmental assessments of a series of sites. During phase I, consultants study the history of [illegible] and examine records and site [illegible] describing the location and type [illegible]. Phase II consists of [illegible] soil and water over a [illegible] to possibly [illegible] and

Management of Petroleum Product Storage Tanks

Drinking Water Management

(From left to right)
Rick Sinnige, Benoit Nolet, Jim Wheeler and Craig Freeman participated in the Bike to Work Week, as part of the North American Occupational Health and Safety Week held May 2 to 6, 2005 in Niagara.

responsibility, we are meeting Health Canada's strictest requirements, as well as those established by Ontario and Quebec.

In 2004, the Corporation replaced the potable water treatment system at the Iroquois Lock. The new system includes chlorination and ultraviolet disinfection. The well water supplying the maintenance centre at Iroquois was also equipped with an ultraviolet lamp disinfection system. The new systems meet the standards of the Ontario Drinking Water Regulations.

We also significantly increased the frequency at which we inspect the systems and analyze the microbiological, chemical and physical parameters of the water we supply to our facilities.

Growing Our People

Health and Safety Issues Initiatives

Wellness program

Our new Health and Safety policy has been reviewed with all employees and committees were set up across the organization to launch our Wellness Program. Progress began on the wellness initiative at the grass roots level of the Corporation, which is essential to the program's success and to employee ownership. Regional Wellness Committees report their action plans to the Corporate Wellness Committee, which makes recommendations for corporate action.

Last year, we carried out a wellness survey, which showed us the priority that employees placed on various wellness needs. Access to gym and physical activities, help with stress management, help with balancing work and personal life, personal growth and development opportunities were at the top of the list. The general consensus in the wellness field is that such activities lead to improved health and reduced medical and other related costs. With the average age of Seaway employees at 49, the payback could be considerable. The Corporation will implement a program based on these recommendations in 2005.

Lost Time Injury Statistics

The SLSMC's Annual Health and Safety Reports were submitted to Human Resources Development Canada as required. Overall, we have continued our successful results in managing safety. Our lost time injury statistics increased slightly with a frequency rate of 1.58 per 100 person years for 2004-2005 as compared to 1.15 per 100 person years for 2003 and a severity rate of 16.24 per 100 person years in 2004-2005. The Maisonneuve Region had 6 lost-time accidents, resulting in 53 days lost, while the Niagara Region had 2, for a total of 5 days lost and Head Office did not report any.

Prevention of Drug and Alcohol Use in the Workplace

Our policy on early detection, prevention and testing for drugs or alcohol in safety-sensitive work, established with Union agreement in 2003, continued to be enforced across the Corporation and is becoming part of the Corporation's safety culture. Likewise, all new hires in safety-sensitive positions were screened for drug use prior to confirmation of their employment. We are currently working out ways to improve the protocol for carrying out tests after regular working hours, as this service is not

Yuna Milli, Administrative Assistant of Marine Services, at SLSMC's Saint-Lambert Office.
Thies Bogner MPA, F/PPO

readily offered or available in the communities that house Seaway facilities.

Working Alone and Ergonomics

We are being pro-active with respect to pending regulations for working alone and ergonomics, with the preparation of draft policies and actions to improve workplace ergonomics, including training, underway across the organization.

HUMAN RESOURCES

Jobs of the Future

The Jobs of the Future project supports the SLSMC strategy of "Setting the Stage for People to Succeed."

The Seaway is experiencing a period of change and transition, both in terms of employees and the nature of our work. Our average employee is 49 years old, and more than half of our employees will be able to retire in the next eight years. In addition to a new Vision we are implementing some key technological initiatives that are changing the core processes of Operations and Maintenance, such as our new Operations Centre in Niagara, the vessel securing process, AIS and Hydraulics.

The Jobs of the Future project identifies major changes and trends in our work, and the resulting impacts on our core process jobs. The ultimate goal is to define the jobs of the future at the Seaway, and to ensure we have people in the organization with the right skills to effectively function in these positions.

The three phases of the project are: to establish a transition blueprint for work change direction, to assess key implications for jobs and create new profiles and, finally, to develop a Migration Plan.

Potential scenarios for change are based on a set of key assumptions centered on traffic demand, the degree of remote operation and the level of manual intervention in the core vessel securing process. The study showed how operations would be organized under each scenario, and completed a preliminary analysis of efficiency, idle time and impact on core skill sets for major jobs.

Work continues on the 2004–08 timeframe, and the longer-term horizon (5–10 yrs.) will be firmed up over the next two or three years as a result of research and thorough study of the technological changes that could actually be implemented.

Employee Opinion Survey

The Employee Opinion survey was carried out in May 2004. The response rate was approximately 70%, a successful rate of return by Hay Management standards and one which allowed for reliable data and analysis. The last full survey of employees was carried out in 1996, while a mini-survey was conducted in 1998. Hay Management Group has analyzed the information provided by our employees and identified the Corporation's strengths and areas requiring improvement. The results have been communicated to employees and discussions are ongoing.

The results of the current survey indicate that our relative strengths include strategic clarity, team leadership, working conditions/safety and overall commitment. The key areas requiring improvement are company leadership and performance management. Action plans are currently underway to address these issues.

Pension Plan

The SLSMC Pension Plan is now valued at about $120 million, making it larger than 62% of plans in the Canadian Pension Fund Directory and twice the size of the median plan.

As a result of our mandatory valuation in 2004, SLSMC will make ongoing lump sum payments to the plan over the next years, during which time contributions will continue to be in excess

(From left to right)
Rick Sinnige, Benoit Nolet, Jim Wheeler and Craig Freeman participated in the Bike to Work Week, as part of the North American Occupational Health and Safety Week held May 2 to 6, 2005 in Niagara.

responsibility, we are meeting Health Canada's strictest requirements, as well as those established by Ontario and Quebec.

In 2004, the Corporation replaced the potable water treatment system at the Iroquois Lock. The new system includes chlorination and ultraviolet disinfection. The well water supplying the maintenance centre at Iroquois was also equipped with an ultraviolet lamp disinfection system. The new systems meet the standards of the Ontario Drinking Water Regulations.

We also significantly increased the frequency at which we inspect the systems and analyze the microbiological, chemical and physical parameters of the water we supply to our facilities.

Health and Safety Issues Initiatives

Wellness program

Our new Health and Safety policy has been reviewed with all employees and committees were set up across the organization to launch our Wellness Program. Progress began on the wellness initiative at the grass roots level of the Corporation, which is essential to the program's success and to employee ownership. Regional Wellness Committees report their action plans to the Corporate Wellness Committee, which makes recommendations for corporate action.

Last year, we carried out a wellness survey, which showed us the priority that employees placed on various wellness needs. Access to gym and physical activities, help with stress management, help with balancing work and personal life, personal growth and development opportunities were at the top of the list. The general consensus in the wellness field is that such activities lead to improved health and reduced medical and other related costs. With the average age of Seaway employees at 49, the payback could be considerable. The Corporation will implement a program based on these recommendations in 2005.

Lost Time Injury Statistics

The SLSMC's Annual Health and Safety Reports were submitted to Human Resources Development Canada as required. Overall, we have continued our successful results in managing safety. Our lost time injury statistics increased slightly with a frequency rate of 1.38 per 100 person years for 2004-2005 as compared to 1.15 per 100 person years for 2003 and a severity rate of 16.24 per 100 person years in 2004-2005. The Maisonneuve Region had 6 lost-time accidents, resulting in 53 days lost, while the Niagara Region had 2, for a total of 5 days lost and Head Office did not report any.

Prevention of Drug and Alcohol Use in the Workplace

Our policy on early detection, prevention and testing for drugs or alcohol in safety-sensitive work, established with Union agreement in 2003, continued to be enforced across the Corporation and is becoming part of the Corporation's safety culture. Likewise, all new hires in safety-sensitive positions were screened for drug use prior to confirmation of their employment. We are currently working out ways to improve the protocol for carrying out tests after regular working hours, as this service is not

Yuna Milli, Administrative Assistant of Marine Services, at SLSMC's Saint-Lambert Office.
Thies Bogner MPA, F/PPO

readily offered or available in the communities that house Seaway facilities.

Working Alone and Ergonomics

We are being pro-active with respect to pending regulations for working alone and ergonomics, with the preparation of draft policies and actions to improve workplace ergonomics, including training, underway across the organization.

Human Resources

Jobs of the Future

The Jobs of the Future project supports the SLSMC strategy of "Setting the Stage for People to Succeed."

The Seaway is experiencing a period of change and transition, both in terms of employees and the nature of our work. Our average employee is 49 years old, and more than half of our employees will be able to retire in the next eight years. In addition to a new Vision we are implementing some key technological initiatives that are changing the core processes of Operations and Maintenance, such as our new Operations Centre in Niagara, the vessel securing process, MIS and Hydraulics.

The Jobs of the Future project identifies major changes and trends in our work, and the resulting impacts on our core process jobs. The ultimate goal is to define the jobs of the future at the Seaway, and to ensure we have people in the organization with the right skills to effectively function in these positions.

The three phases of the project are: to establish a transition blueprint for work change direction, to assess key implications for jobs and create new profiles and, finally, to develop a Migration Plan.

Potential scenarios for change are based on a set of key assumptions centered on traffic demand, the degree of remote operation and the level of manual intervention in the core vessel securing process. The study showed how operations would be organized under each scenario, and completed a preliminary analysis of efficiency, idle time and impact on core skill sets for major jobs.

Work continues on the 2004-08 timeframe, and the longer-term horizon (5-10 yrs.) will be firmed up over the next two or three years as a result of research and thorough study of the technological changes that could actually be implemented.

Employee Opinion Survey

The Employee Opinion survey was carried out in May 2004. The response rate was approximately 70%, a successful rate of return by Hay Management standards and one which allowed for reliable data and analysis. The last full survey of employees was carried out in 1996, while a mini-survey was conducted in 1998. Hay Management Group has analyzed the information provided by our employees and identified the Corporation's strengths and areas requiring improvement. The results have been communicated to employees and discussions are ongoing.

The results of the current survey indicate that our relative strengths include strategic clarity, team leadership, working conditions / safety and overall commitment. The key areas requiring improvement are company leadership and performance management. Action plans are currently underway to address these issues.

Pension Plan

The SLSMC Pension Plan is now valued at about $120 million, making it larger than 62% of plans in the Canadian Pension Fund Directory and twice the size of the median plan.

As a result of our mandatory valuation in 2004, SLSMC will make ongoing lump sum payments to the plan over the next years, during which time contributions will continue to be in excess

it agreed to with the CHRC as a result of a follow-up audit in May 2002.

SLSMC continues making progress in carrying out our three-year Employment Equity Action Plan (April 2003 – March 2006), particularly as it relates to activities affecting workplace barriers. In the last year, we were also successful in developing new policies on Accommodation in the Workplace and Employment Equity and Diversity as required by the Compliance Review Officer of the Canadian Human Rights Commission. These policies were developed in consultation with the Union and are being

of disbursements. The plan is growing at a rate of over 10% per year as a result of regular contributions (both employer and employee), the special lump sum payments to fund the solvency deficit and investment earnings.

As a result, changes were made to the investment strategy to increase equity holdings as a percentage of the fund and to engage a specialist manager for the international equity portion of the fund.

In June 2004, the Corporation met with its Pension Advisory Committee as required by the Pension Benefit Standards Act to review the plan's status, valuation and obligations. Shortly after the meeting, the Committee circulated a communiqué to all SLSMC employees and pensioners with this information.

Employment Equity Compliance

In November 2004, the Canadian Human Rights Commission (CHRC) found the Seaway in compliance with all twelve (12) of the statutory requirements under the *Employment Equity Act*. This achievement confirms that the organization implemented the required undertakings it agreed to with the CHRC as a result of a follow-up audit in May 2002.

SLSMC continues making progress in carrying out our three-year Employment Equity Action Plan (April 2003 – March 2006), particularly as it relates to activities affecting workplace barriers. In the last year, we were also successful in developing new policies on Accommodation in the Workplace and Employment Equity and Diversity, as required by the Compliance Review Officer of the Canadian Human Rights Commission. These policies were developed in consultation with the Union and are being communicated to all employees.

Glen Rutherford spotting a downbound vessel ready to enter Lake Ontario in Lock 1 at the Welland Canal.

GOVERNANCE

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member board that is responsible for ensuring the long-term viability of the Corporation and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. The Board oversees many aspects of the SLSMC's mandate, including strategic planning, risk management, succession planning, communications policy and the integrity of the Corporation's internal control. It also reviews SLSMC's financial results and future direction and sets limits on management authority, accountability and unforeseen expenditures.

Board committees focus on governance, human resources, audit and asset renewal.

Members of the Corporation
(as of March 31, 2005)

Board of Directors

J. Douglas Smith [1, 2]
Chair
Domestic Carrier Members' Representative

Peter C. Cathcart [2]
Ontario Provincial Government Representative

Richard J. Corfe
President & Chief Executive Officer
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

W. Nick Fox [4*]
Grain Members' Representative
Vice-President, Terminals & Eastern Operations
James Richardson International Limited

Richard Gaudreau [1, 3]
Federal Government Representative
Langlois Kronström Desjardins, L.L.P.

William Keays [3*]
Québec Provincial Government Representative
Director, Business Development
Genivar

Georges H. Robichon [1*]
International Carrier Members' Representative
Senior Vice-President and General Counsel
Fednav Limited

Robert J. Swenor [2*]
Steel and Iron Ore Members' Representative

Guy C. Véronneau [3, 4]
Other Members' Representative

SLSMC Board of Directors, left to right:
Front row:
R. Corfe, D. Smith, P. Cathcart
Back row: R. Swenor, G. Véronneau, W. Keays, R. Gaudreau, N. Fox
Absent: G. Robichon

Members of:
1. Governance Committee
2. Human Resources Committee
3. Audit Committee
4. Asset Renewal Committee

* Committee Chair

Photo Thies Bogner, MPA

Officers

Richard Corfe
President and Chief Executive Officer

Michel Drolet
Vice-President, Niagara Region

Adina Juster
Vice-President, Maisonneuve Region

Carol Lemelin
Vice-President, Finance and Administration

Yvette Hoffman
Counsel and Secretary

Industry Members 2004/2005

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Ltd.
Hamilton, Ontario

St. Marys Cement Co.
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.
Toronto, Ontario

Grain

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor, Ontario

Agricore United
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd.
Québec, Québec

Cargill Limited
Winnipeg, Manitoba

James Richardson Int'l Ltd
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

International Carriers

Canfornav Limited
Montréal, Québec

Christensen Shipping Corporation
Montréal, Québec

Colley Motorships Limited
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services
Montréal, Québec

Montreal Marine Services Inc.
Longueuil, Québec

Montship Inc.
Montréal, Québec

Navitrans Shipping Agencies
Montréal, Québec

Robert Reford, A Division of MRRM (Canada) Inc.
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.
Montréal, Québec

Other Members

AGP Grain Ltd.
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.
Mississauga, Ontario

General Chemical Canada Ltd.
Mississauga, Ontario

IMC Canada Ltd.
Regina, Saskatchewan

Keystone Canada Inc.
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.
Hamilton, Ontario

OmniSource Corporation
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation
Toronto, Ontario

Petro-Canada
Oakville, Ontario

Redpath Sugars
Toronto, Ontario

The Canadian Salt Company Ltd.
Pointe-Claire, Québec

Steel and Iron Ore

Dofasco
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada
Montréal, Québec

Québec Cartier Mines
Montréal, Québec

Stelco Inc.
Hamilton, Ontario

The review of the Corporation's financial condition and operating results after its seventh year of operations should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2005 cover the period from April 1, 2004, to March 31, 2005, while the comparative numbers are for the period from April 1, 2003, to March 31, 2004.

OVERVIEW

Financial Performance and Corporation Reserve

In 2005, the Corporation completed its seventh year of operations, as well as Year two of its second five-year business plan under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial performance of the Corporation is measured by comparing the total operating expenses for a given fiscal against the business plan established for the same fiscal period.

The Corporation has again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Management teams in Maisonneuve, Niagara and at the Head Office review financial results monthly, and revised forecasts and variance analyses are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as negative or positive variances are foreseen.

The Corporation's spending on manageable costs and asset renewal projects amounted to $93.2 million compared to a business plan target of $96.4 million. The favourable variance of $3.2 million is added to the Notional Corporation Reserve. This notional reserve is the benchmark for determining whether the Corporation needs to increase Commercial Tolls over and above the percentage toll increases contemplated in the Agreement. The notional reserve balance at the end of the seventh year of operations is $14.5 million.

Financial Results

RESULTS OF OPERATIONS

Revenues

Toll revenue rose 12% in the fiscal year, from $62.7million in 2003 to $70.3 million in 2004, while total revenue rose by 11%, to $74.0 million. However, this amount is still below the business plan target of $83.2 million. The revenue shortfall of $9.2 million has a direct effect on the cash contribution required from the Capital Fund Trust.

The amortization of deferred contributions related to capital assets amounts to $1.6 million in 2004/05, compared to $1.9 million in the previous year. Capital assets acquisitions are funded by the Capital Fund Trust; the net contribution is credited 100% to a deferred balance sheet account, and amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made.

Investment income is derived from the working capital balances maintained in our bank accounts. On a quarterly basis, the Corporation either remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case of a cash shortfall, obtains funds from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement.

Expenses

Operating expenses for 2004/05, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amount to $60.2 million. While this is an increase of 1.72% from the previous year's $59.2 million, it is still below the business plan target of $63.01 million.

Salaries and wages paid to employees amounted to $36.6 million, an increase of 2.22% over last year's $35.8 million. Current and future employee benefits and pension costs rose by 4.14% to $15.1 million from last year's $14.5 million. Continued high health insurance and pension plan costs, including $1.7 million in additional pension contribution made in accordance with the Actuarial Valuation Report to fund the solvency deficit of the Pension Plan, contributed to the increased costs of employee benefits. The combined salaries and wages paid to employees, plus employee benefits and pension costs, totalled $51.7 million, or 86.0% of total operating costs. In 2003/04, the total salaries and wages paid, plus the employee benefits and pension costs, totalled $50.3 million, or 85.0% of total operating costs.

The Corporation maintained the number of its full-time equivalent employees (FTEs) at 600 in 2004/05, the same level as in 2003/04.

The other operating costs amount to $8.5 million for 2004/05, compared to $8.9 million for the previous fiscal year. Insurance costs remain a major expense, amounting to $2.8 million; the general increase in premiums of 4% was offset in part by an Ontario sales tax refund of $0.2 million, received as the result of a favourable ruling during the year. As part of its strategic objectives, the Corporation has been actively evaluating its business risks and addressing them as they are identified. The insurers are kept advised of progress and it is hoped that more active risk management will have a positive effect on insurance premiums.

The remaining operating costs, excluding insurance expenses, amount to $5.7 million this year, as opposed to $6.0 million in the previous year – a decrease of $0.3 million.

Asset Renewal

The asset renewal expenditures, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets, totals $32.1 million for the current year, compared to $24.3 million for the fiscal year 2003/04. In addition to this year's asset renewal expenses an amount of $4.2 million was spent for the Welland Canal power generation equipment. The two turbines needed major rehabilitation and were at the end of their useful life; the work done is expected to extend their useful life for an additional 25 years. The electricity generated in the Welland Canal is first used to power all of SLSMC's Niagara Region electricity needs, to the value of $1.2 million annually; the surplus power is sold to the Ontario grid through a connection agreement with a local electricity distributor.

The amortization expense of $1.9 million for the year ending March 31, 2005 is consistent with the accounting policy described in Note 4(d). Full amortization of major Information Technology assets was reached at the beginning of the fiscal year and explains the reduction of $0.9 million in this type of expense compared to 2003/04.

Liquidity and Funding – Cash Flow

Guidelines for the liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Management, Operations and Management Agreement and the Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's deficits (if any) are to be reimbursed by the Capital Fund Trust, while the Corporation's surplus funds (if any) are to be returned to the Capital Fund Trust.

In 2004/05, the Corporation remained in a nega-

tive cash flow position. The total revenue generated, less the amortization of deferred contribution related to capital assets ($72.4 million) was sufficient to cover the Corporation's operating expenses of $60.2 million and allowed for a contribution of $12.2 million towards the asset renewal expenditures of $32.1 million during the year.

The 2004/05 contribution to operations from the Capital Fund Trust is $22.7 million, compared to $16.6 million in the previous year. The contribution required for capital acquisitions in 2004/05 amounted to $1.7 million compared to $0.8 million in the previous fiscal year. (Notes 5 and 11 explain the amounts owed or paid by the Capital Fund Trust for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's deficit.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank that is required to meet all of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2005, was $6.7 million, compared to the previous year's $6.2 million.

Five Year Review

year ended March 31, 2005 ($000s)

Revenues	**2005**	2004	2003	2002	2001
Tolls	**$70,271**	$62,669	$63,524	$62,025	$73,383
Other navigational revenue	**1,476**	1,329	1,380	1,360	1,208
License fees	**434**	397	402	866	1,015
Investment income	**191**	231	273	219	371
Gain on sale of capital assets	**20**	2	(214)	25	54
Amortization of deferred contributions related to capital assets	**1,613**	1,927	1,450	1,235	1,066
	74,005	66,555	66,815	65,730	77,097
Expenses					
Operating	**60,179**	59,163	58,429	53,216	53,455
Asset renewal	**32,147**	24,321	22,897	22,750	23,398
Power generation maintenance	**4,212**	-	-	-	-
Amortization of capital assets	**1,901**	2,763	3,068	3,154	3,192
	98,439	86,247	84,394	79,120	80,045
Excess of expenses over revenue before the undernoted	**(24,434)**	(19,692)	(17,579)	(13,390)	(2,948)
Special examination	**-**	-	(6)	(259)	-
Transaction costs	**-**	-	(18)	(144)	(114)
Contribution (to) from Capital Trust Fund	**22,697**	16,605	13,588	11,147	630
Excess of expenses over revenue	**($1,737)**	($3,087)	($4,015)	($2,646)	($2,432)

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgements and estimates in accounting transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

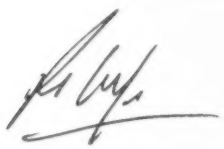
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are a viable basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Richard Corfe
President & CEO
April 29, 2005

Carol Lemelin
Vice-President
Finance and Administration

Auditor's Report

Deloitte & Touche LLP
800 - 100 Queen Street
Ottawa ON K1P 5T8
Canada

Tel: (613) 236-2442
Fax: (613) 236-2195
www.deloitte.ca

To the Members of
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2005 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of

Deloitte & Touche LLP

Chartered Accountants
April 29, 2005

Statement of Revenue and Expenses

year ended March 31, 2005 ($000s)

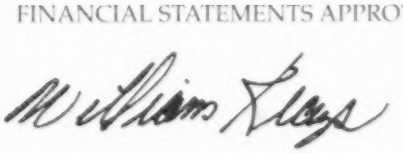
	2005	2004
Revenue		
Tolls	$70,271	$62,669
Other navigation revenue	1,476	1,329
License fees	434	397
Investment revenue	191	231
Gain on disposal of capital assets	20	2
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)	1,613	1,927
	74,005	66,555
Expenses		
Operating	60,179	59,163
Asset renewal (Note 4d)	32,147	24,321
Power Generation Maintenance	4,212	-
Amortization of capital assets	1,901	2,763
	98,439	86,247
Excess of expenses over revenue before special examination costs, transaction costs and contribution from Capital Fund Trust	(24,434)	(19,692)
Contribution from Capital Fund Trust (Note 11)	22,697	16,605
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE	$(1,737)	$(3,087)

Balance Sheet

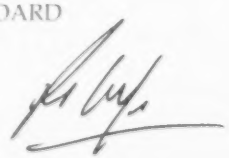
as at March 31, 2005 ($000s)

	2005	2004
CURRENT ASSETS		
Cash	$6,686	$6,188
Accounts receivable	4,425	3,049
Supplies inventory	2,462	2,529
Prepaid expenses	474	544
	14,047	12,310
DUE FROM CAPITAL FUND TRUST (Note 5)	27,011	28,279
CAPITAL ASSETS (Note 6)	9,300	10,422
DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND (Note 7)	14,231	14,007
ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 8)	2,950	1,884
	$67,539	$66,922
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable and accrued liabilities	$11,105	$10,623
Employee Benefits Payable	1,567	1,423
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 7)	112	59
Deferred revenues	1,439	1,588
	14,223	13,693
EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS	14,231	14,007
DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS (Note 9)	7,370	8,160
ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 8)	20,801	18,411
	42,402	40,578
	56,625	54,271
CONTINGENCIES (Note 13)		
NET ASSETS		
Invested in capital assets	1,930	2,282
Equity of Canada (Note 10)	8,984	10,369
	10,914	12,651
	$67,539	$66,922

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD



Director



Director

Statement of Cash Flows

year ended March 31, 2005 ($000s)

	2005	2004
NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:		
OPERATING		
Excess of expenses over revenue	$(1,737)	$(3,087)
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	1,901	2,763
Gain on disposal of capital assets	(20)	(2)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,613)	(1,927)
Employee future benefits variance	1,324	2,237
	(145)	(16)
Changes in non-cash operating working capital items	(709)	453
	(854)	(437)
FINANCING		
Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	823	1,701
(Increase) decrease in due from Capital Fund Trust	1,268	(240)
	2,091	1,461
INVESTING		
Acquisitions of capital assets	(823)	(1,701)
Proceeds from disposal of capital assets	84	81
	(739)	(1,620)
NET CASH INFLOW	498	278
CASH, BEGINNING OF YEAR	6,188	5,910
CASH, END OF YEAR	$6,686	$6,188

Statement of Changes in Net Assets

year ended March 31, 2005 ($000s)

	Invested in Capital Assets	Equity of Canada	Operating Deficit	Total 2005	Total 2004
BALANCE, BEGINNING OF YEAR	$2,282	$10,369	$ -	$12,651	$15,738
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE	-	-	(1,737)	(1,737)	(3,087)
Net acquisition of capital assets	759	-	(759)	-	-
Capital assets contributions, net of amortization	790	-	(790)	-	-
Employee future benefits variance	-	(1,324)	1,324	-	-
Net supplementary pension plan variance	-	(61)	61	-	-
Amortization of capital assets	(1,901)	-	1,901	-	-
BALANCE, END OF YEAR	$1,930	$8,984	$ -	$10,914	$12,651

Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2005 ($000s)

1. INCORPORATION

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act* on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. Transfers of funds to the Corporation to cover operating deficits and capital assets acquisitions as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

2. OPERATING AGREEMENT

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with

a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to negotiate five-year business plans throughout the term of the agreement with the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is mandated to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

3. Corporation's Reserve Account

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. A negative balance would require the Corporation to increase Commercial Tolls over and above preset percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Corporation's notional reserve has a positive balance of $14,486 in 2005 (2004 - $11,230).

4. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations. A summary of significant accounting policies follows:

a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

c) Income taxes

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the *Income Tax Act*.

d) Capital assets

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles, small vessels employed in the operation of the Seaway and office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least $3 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to the Government of Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as asset renewal expenses.

e) Contributions related to capital assets

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are deferred and amortized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

f) Employee termination benefits

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are

allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

g) Pension plan

The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

5. Due from Capital Fund Trust

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. No terms of repayment exist for this receivable.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

(Note 5)	2005	2004
Net balance, beginning of year	$28,279	$28,039
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	12	(66)
Cash requirement paid by the Capital Fund Trust	(6,494)	(1,680)
Payment of previous year's deficit	(18,306)	(16,320)
Contribution receivable for capital acquisitions	823	1,701
Contribution receivable for operating expenses	22,697	16,605
Net balance, end of year	$27,011	$28,279

6. Capital Assets

	Annual Amortization Rate	2005 Cost	2005 Accumulated Amortization	2005 Net Book Value	2004 Net Book Value
Information technology systems	20%	$13,319	$11,768	$1,551	$2,160
Vehicles	10-20%	5,485	3,654	1,831	2,009
Floating equipment	2-20%	4,071	3,349	722	831
Machinery and office equipment	2-20%	3,898	2,318	1,580	1,680
Infrastructure equipment	2-20%	6,852	3,483	3,369	3,547
Assets under construction	-	247	-	247	215
		$33,872	$24,572	$9,300	$10,442

7. Due to Employee Termination Benefits Trust Fund

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

8. Post Employment Benefits

The Corporation has defined benefit pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension, including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plans and post employment benefits are as follows:

	2005		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	$123,992	$561	$39,630
Current service cost (employer)	5,663	24	1,134
Interest cost	7,262	34	2,336
Member contributions	1,677	-	-
Benefits paid	(2,178)	(22)	(1,539)
Actuarial (gain) loss	(5,533)	107	(2,661)
Balance, end of year	$130,883	$704	$38,900
Plan assets			
Fair value, beginning of year	$111,121	$719	$14,644
Return on plan assets	7,637	26	-
Corporation contribution	6,563	132	1,425
Investment experience gain	1,676	33	-
Member contributions	1,677	-	-
Benefits paid	(2,178)	(22)	(1,539)
Fair value, end of year	$126,496	$888	$14,530
Funded status - plan surplus (deficit)	$(4,387)	$184	$(24,370)
Unamortized past service cost	1,348	18	-
Unamortized net actuarial loss	5,561	226	3,569
Accrued benefit asset (liability) recognized	$2,522	$428	$(20,801)

8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (CONTINUED)

	2004		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	$97,706	$442	$33,402
Current service cost (employer)	4,988	43	1,235
Interest cost	6,783	26	2,234
Member contributions	1,657	-	-
Benefits paid	(1,268)	(14)	(1,991)
Actuarial loss	14,126	64	4,750
Balance, end of year	$123,992	$561	$39,630
Plan assets			
Fair value, beginning of year	$91,805	$724	$14,477
Return on plan assets	6,316	24	-
Corporation contribution	4,905	-	2,158
Investment experience gain (loss)	7,706	(15)	-
Member contributions	1,657	-	-
Benefits paid	(1,268)	(14)	(1,991)
Fair value, end of year	$111,121	$719	$14,644
Funded status - plan surplus (deficit)	$(12,871)	$158	$(24,986)
Unamortized past service cost	1,618	38	-
Unamortized net actuarial loss	12,770	171	6,575
Accrued benefit asset (liability) recognized	$1,517	$367	$(18,411)

8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (CONTINUED)

Significant Assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2004)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	6.00%	6.00%	6.00%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%

(Weighted average assumptions as of January 1, 2003)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	6.00%	6.00%	6.00%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.50%	4.50%	4.50%

For measurement purposes, a 7.85% health care cost trend rate was assumed for 2005 (2004 - 7.85%), decreasing gradually to 4.68% in 2014 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

9. DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS

Deferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

	2005	2004
Balance, beginning of year	**$8,160**	$8,386
Plus: Current year acquisitions of capital assets	**823**	1,701
Less: Amortization of assets acquired with deferred contributions	**(1,613)**	(1,927)
Balance, end of year	**$7,370**	$8,160

10. EQUITY OF CANADA

	2005	2004
Secured contribution of Canada	$36,000	$36,000
Contribution to the Capital Fund Trust	(24,000)	(24,000)
Deficit	(3,016)	(1,631)
	$8,984	$10,369

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of $36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

11. CONTRIBUTIONS FROM THE CAPITAL FUND TRUST

The Corporation is entitled to contributions from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and for capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2005	2004
Excess of expenses over revenue before adjustments	$ 24,434	$ 19,692
Plus: Gain on disposal of assets	20	2
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,613	1,927
Less: Proceeds from disposal of capital assets	(84)	(81)
Post retirement benefits	(1,385)	(2,172)
Amortization of capital assets	(1,901)	(2,763)
Contribution from Capital Fund Trust towards operations	$ 22,697	$ 16,605
Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	$ 823	$ 1,701

12. COMMITMENTS

As at March 31, 2005, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to $2,578 (2004 - $4,155).

13. CONTINGENCIES

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2005 totalling $23,927 (2004 - $24,905) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

14. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION

The remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2004/2005
Robert J. Swenor	July 1998	Board	Chair	
	November 1998	Governance	Member	
	September 2000	Human Resources	Member	$ 22,400
Georges H.Robichon	July 1998	Board	Director	
	November 1998	Governance	Chair	17,800
Alan R. Holt (R)	August 1998	Board	Director	
	August 2001	Human Resources	Chair	10,200
Denise Verreault (R)	September 1998	Board	Director	
	November 1998	Governance	Member	
	November 2000	Audit	Chair	10,400
Marc Dulude (R)	November 1998	Board	Director	
	November 2001	Human Resources	Member	13,000
Douglas Smith	December 2000	Board	Director	
	January 2001	Audit	Member	
	August 2004	Governance	Member	
	August 2004	Human Resources	Member	23,200
Ian MacGregor (R)	October 2001	Board	Member	
	December 2001	Audit	Member	9,200
Nick Fox	January 2002	Board	Director	
	May 2002	Human Resources	Member	18,400
Guy Véronneau	August 2004	Board	Director	
	February 2005	Audit	Member	10,400
Peter Cathcart	October 2004	Board	Director	
	February 2005	Human Resources	Member	8,400
William Keays	November 2004	Board	Director	
	February 2005	Audit	Chair	7,600
Richard Gaudreau	February 2005	Board	Director	
	February 2005	Audit	Member	
	March 2005	Governance	Member	3,600
Total of directors' remuneration for the period				$ 154,600

(R) - denotes members who have retired or resigned during the current year.

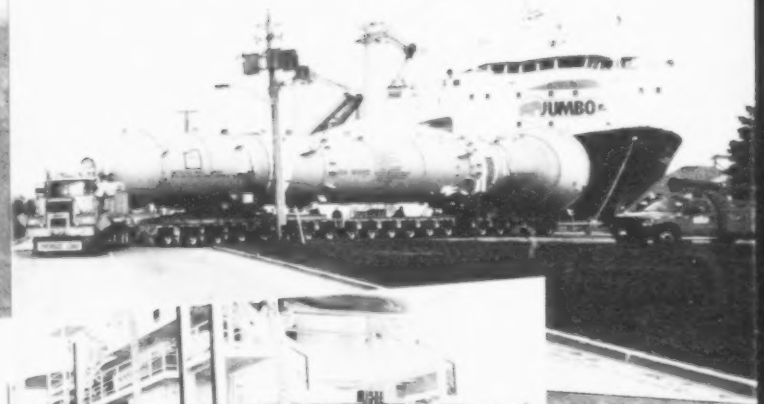
b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Asset Renewal Committee:

Name	Appointment Date	Committee and position	Remuneration in 2004/2005
Alan R. Holt (R)	January 2001	Chairman	$ 1,000
Nick Fox	August 2004	Chairman	1,000
Douglas Smith	January 2001	Member	1,600
			$ 3,600

(R) - denotes members who have retired or resigned during the current year.

c)- Remuneration paid for the (5) officers, as employees of the Corporation, was $858,027.

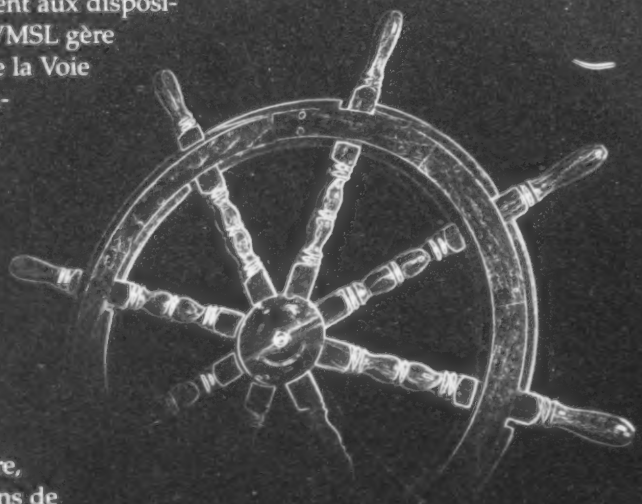
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent



Rapport annuel 2004-2005

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) est une société sans but lucratif qui a été créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, la CGVMSL gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement fédéral, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.



Nos principes directeurs

Cap sur le succès...
En route vers l'avenir.

Notre mission : Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

Notre vision : La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix.

Nos valeurs : intégrité, respect, ouverture, innovation

Comment nous joindre

Siège social
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario) K6J 3P7
Tél. : (613) 932-5170
Courriel : marketing@voiemaritime.ca
Site Web : www.grandslacs-voiemaritime.com

Région Maisonneuve
151, rue de l'Écluse
Saint-Lambert (Québec)
J4R 2V6
Tél. : (450) 672-4110

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8
Tél. : (905) 641-1932

Photos de la couverture (de haut en bas)

Navire de la compagnie Jumbo et un camion semi-remorque dans le port de Sarnia (mai 2005). *(Photo Thies Bogner, MPA, FIPPO)*

Une foreuse mécanique construite en Allemagne et destinée à Minneapolis-St. Paul est déchargée du navire battant pavillon antiguais *Scan Partner* au terminal portuaire public Clure de Duluth. *(Photo gracieuseté du port de Duluth)*

Le *Pineglen* remonte le canal Welland, à l'approche de l'écluse 3. *(Photo Jeff Cameron)*

Le navire océanique *Seneca* quitte l'écluse 8 du canal Welland, se dirigeant au nord sur le lac Érié.

Concepteurs graphiques : Walters & Greene Associates
Impression : National Printers
Juin 2005

Normes de service supérieures

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent offre pour les cargos et les navires de croisière :

- 15 écluses efficaces et des chenaux de jonction bien entretenus reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 km d'eaux navigables
- un dossier hors pair en matière de sécurité
- des inspections conjointes des gouvernements canadien et américain, sans double emploi
- la certification ISO 9001 : 2000 pour l'inspection des navires, du contrôle du trafic et les opérations d'éclusage
- un système informatisé de pointe pour la gestion du trafic
- un système d'identification automatique des navires
- la navigation 24 heures par jour, même par mauvais temps, pendant toute la saison de navigation de neuf mois
- un site Web binational constituant la source d'information la plus complète sur le réseau Grands Lacs -Voie maritime, y compris : des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites pertinents du gouvernement et des transports maritimes commerciaux, un ensemble complet de services de cybercommerce

La Voie maritime est un important atout économique du Canada et des États-Unis. En 46 ans d'activités, elle a servi au transport de plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises valant plus de 265 milliards de dollars. Des navires de 50 pays du monde entier ont transité dans nos écluses en toute sécurité plus de 255 000 fois.

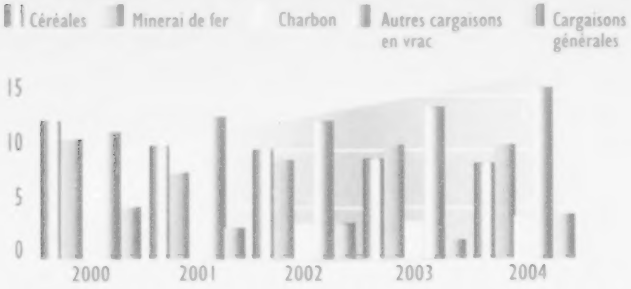
2004 – Une année à souligner

En 2004, nous avons célébré le 50e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime et le 175e anniversaire de l'ouverture du premier canal Welland.

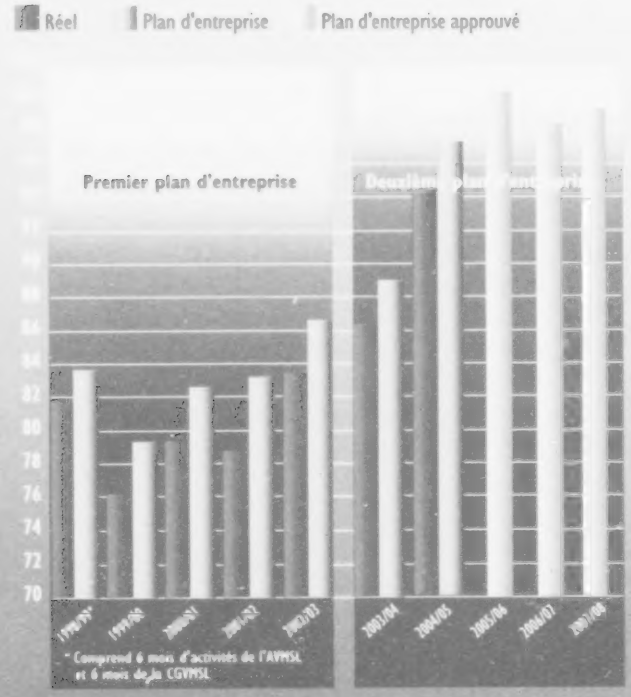
Résultats 2004-2005 : points saillants

- La plus longue saison de l'histoire de la Voie maritime – 281 jours
- Disponibilité du réseau à 99,56 % du temps durant la saison
- Augmentation réussie de la profondeur à 26 pi 6 po
- Augmentation globale du trafic de 6,5 p. 100, à 43,4 millions de tonnes
- 2 683 transits de navires dans la section MLO, 104 de plus qu'en 2003

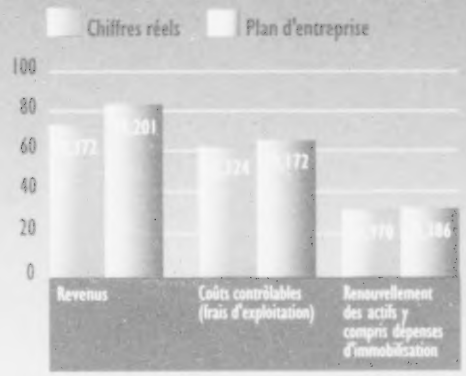
Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



Résultats par rapport au plan d'entreprise (en millions de dollars)



Comparaison des résultats aux objectifs de plan d'entreprise (en millions de dollars)



- 3 185 transits de navires dans le canal Welland, 158 de plus qu'en 2003
- La saison la plus fructueuse depuis 2000
- Les revenus totaux des péages ont suivi la tendance du tonnage et ont augmenté de 12,5 p.100, à 70,3 millions de dollars.
- La Corporation a de nouveau surpassé les objectifs du plan d'entreprise en contenant efficacement les coûts contrôlables
- Coûts contrôlables et renouvellement des actifs s'élevant à 93,2 millions de dollars, contre 96,4 millions prévus au plan d'entreprise
- Réserve théorique de 14,5 millions de dollars au terme de la 7e année d'activité
- Total de 51,7 millions de dollars en salaires, traitements et coûts des pensions, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux
- Programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure) s'élevant à 32,1 millions de dollars
- Conversion complète de l'écluse 7 à l'hydraulique

Normes de service supérieures

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent offre pour les cargos et les navires de croisière :

- 15 écluses efficaces et des chenaux de jonction bien entretenus reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 3 700 km d'eaux navigables
- un dossier hors pair en matière de sécurité
- des inspections conjointes des gouvernements canadien et américain, sans double emploi
- la certification ISO 9001 : 2000 pour l'inspection des navires, du contrôle du trafic et les opérations d'éclusage
- un système informatisé de pointe pour la gestion du trafic
- un système d'identification automatique des navires
- la navigation 24 heures par jour, même par mauvais temps, pendant toute la saison de navigation de neuf mois
- un site Web binational constituant la source d'information la plus complète sur le réseau Grands Lacs -Voie maritime, y compris : des données en temps réel sur la navigation, des liens à des sites pertinents du gouvernement et des transports maritimes commerciaux, un ensemble complet de services de cybercommerce

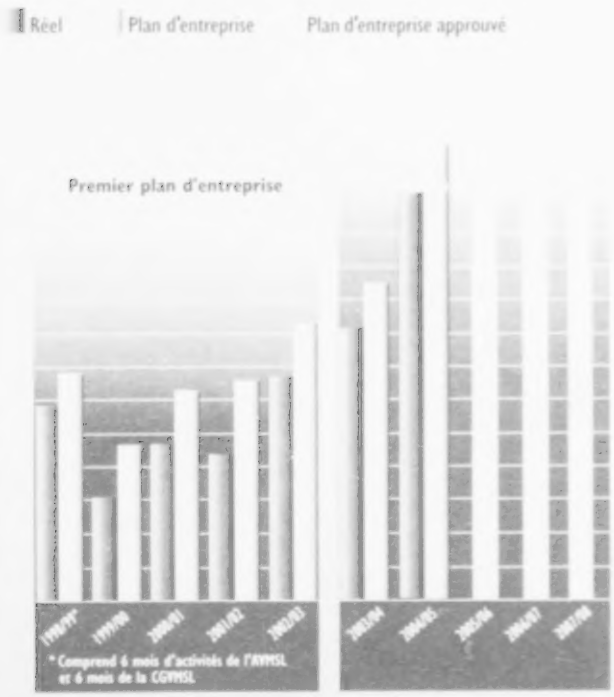
La Voie maritime est un important atout économique du Canada et des États-Unis. En 46 ans d'activités, elle a servi au transport de plus de 2,2 milliards de tonnes de marchandises valant plus de 265 milliards de dollars. Des navires de 50 pays du monde entier ont transité dans nos écluses en toute sécurité plus de 255 000 fois.

En 2004, nous avons célébré le 50e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime et le 175e anniversaire de l'ouverture du premier canal Welland.

- La plus longue saison de l'histoire de la Voie maritime – 281 jours
- Disponibilité du réseau à 99,56 % du temps durant la saison
- Augmentation réussie de la profondeur à 26 pi 6 po
- Augmentation globale du trafic de 6,5 p. 100, à 43,4 millions de tonnes
- 2 683 transits de navires dans la section MLO, 104 de plus qu'en 2003

Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)

Résultats par rapport au plan d'entreprise (en millions de dollars)


Réel
Plan d'entreprise
Plan d'entreprise approuvé
Premier plan d'entreprise
* Comprend 6 mois d'activités de l'AVMSL et 6 mois de la CGVMSL

Comparaison des résultats aux objectifs de plan d'entreprise (en millions de dollars)

- 3 185 transits de navires dans le canal Welland, 158 de plus qu'en 2003
- La saison la plus fructueuse depuis 2000
- Les revenus totaux des péages ont suivi la tendance du tonnage et ont augmenté de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars.
- La Corporation a de nouveau surpassé les objectifs du plan d'entreprise en contenant efficacement les coûts contrôlables
- Coûts contrôlables et renouvellement des actifs s'élevant à 93,2 millions de dollars, contre 96,4 millions prévus au plan d'entreprise
- Réserve théorique de 14,5 millions de dollars au terme de la 7e année d'activité
- Total de 51,7 millions de dollars en salaires, traitements et coûts des pensions, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux
- Programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure) s'élevant à 32,1 millions de dollars
- Conversion complète de l'écluse 7 à l'hydraulique

La CGVMSL : La force motrice de l'Autoroute H_2O

Ensemble, le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs forment l'Autoroute H_2O. Cette autoroute maritime de 3 700 km (2 400 milles) située entre le Canada et les États-Unis est aussi appelée le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Un ensemble remorqueur-chaland passe sous le Garden City Skyway à St. Catharines (mai 2003)
(Photo: Thies Bogner, MPA, CPPO)

- le trajet le plus court jusqu'au centre industriel et récréatif de l'Amérique du Nord à partir de nombreux ports européens;
- plus de 65 ports dotés de toutes les installations voulues;
- frais de manutention, de quai, de débarcadère et d'acconage inférieurs à ceux des ports océaniques;
- excellentes liaisons intermodales avec un vaste réseau de routes et de chemins de fer assurant un service porte-à-porte complet;
- transports écologiques, sûrs et fiables;
- ample capacité pour transporter davantage de marchandises.

- Les navires ne consomment que 10 à 20 p. 100 autant d'énergie que les camions.
- Avec un seul litre de carburant, un navire transporte une tonne de marchandises sur 240 km. En train, la distance baisse à moins de 100 km, et en camion, à moins de 30 km.
- Les navires aux dimensions maximales de la Voie maritime, deux fois aussi longs et à moitié aussi larges qu'un terrain de football, transportent autant de marchandises que 870 camions ou 225 wagons de train.
- Les navires produisent 1/10e des gaz à effet de serre émis par les camions et la moitié de celle causée par les trains (en grammes par tonne-km).
- Un seul accident maritime est enregistré pour 13,7 accidents de train et 74,7 accidents de camion. Et un seul déversement maritime est enregistré pour 10 déversements de train et 37,5 déversements de camion.

Parmi les commanditaires, parrains et organismes appuyant l'Autoroute H_2O se trouvent les deux entités de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les grands ports du réseau et des groupes d'intérêt maritimes.

Notre Voie a de l'avenir...

TABLE DES MATIÈRES

3 Message du président

6 Rapport sur les opérations

19 Régie

21 Résumé financier

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'année 2004, qui marquait le 50e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime, a donné aux parties intéressées à la CGVMSL plus d'une raison de célébrer. Après plusieurs années de faible trafic, la Voie maritime a franchi un cap, augmentant aussi bien le volume de marchandises que les revenus. Tandis que le tonnage total augmentait de 6,5 p. 100, les revenus ont progressé de plus de 12 p. 100 grâce en particulier à la vigueur du marché de l'acier. Les revenus totaux de l'exercice s'élèvent à 74 millions de dollars, dont 70,3 millions de dollars en péages, soit 7,6 millions de dollars de plus qu'en 2003-2004. Notre septième année d'activité a ainsi été la plus fructueuse depuis 2000.

Au plan opérationnel, 2004 a aussi été une année marquante. Nous avons augmenté la profondeur de 3 pouces à 26 pi 6 po dans tout le réseau; la saison de navigation a duré 281 jours. ce qui en fait la plus longue de l'histoire de la Voie maritime; et nous avons terminé les travaux à une deuxième écluse dans notre projet de conversion à l'hydraulique. Les relations avec le milieu maritime ont été très bonnes et si les nouvelles exigences en matière de sécurité maritime nous ont imposé beaucoup de travail, nous avons respecté toutes les échéances fixées et obtenu nos certificats de conformité.

Encore une fois, la CGVMSL a surpassé les objectifs de son plan d'entreprise en maîtrisant efficacement ses dépenses. Nos coûts contrôlables de l'année sont 2,8 millions de dollars sous le montant du plan, à 60,2 millions de dollars dont 51,7 millions de dollars pour les salaires et avantages. La partie de ce montant consacré aux avantages sociaux des employés s'est élevée à plus de 41 p. 100 des salaires.

Les coûts de renouvellement des actifs ont été de 1 p. 100 sous le montant approuvé dans le plan, à 33 millions de dollars. Des dépenses ponctuelles supplémentaires de 4,2 millions de dollars ont été engagées pour réhabiliter les génératrices de notre centrale électrique.

Des mesures stratégiques en vue de réaliser la vision

Tout en exécutant notre mission de façon exemplaire en 2004, nous n'avons pas négligé notre vision de l'avenir. Ainsi, des ressources et des efforts importants ont été déployés en 2004 pour faire progresser nos initiatives stratégiques clés :

* augmenter les revenus;
* innover pour optimiser le réseau actuel;
* créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

Augmenter les revenus

Notre stratégie générale en matière de développement des marchés consiste à démontrer d'abord pourquoi le réseau maritime devrait être utilisé pour procurer des avantages, puis comment tirer parti de ces avantages. Cette démarche exige à la fois un axe « large » de promotion et de sensibilisation du public à l'égard des retombées environnementales et sociales positives, et un axe « étroit » d'initiatives centrées sur les marchandises et consistant à démontrer comment nous pouvons apporter une valeur ajoutée sous forme de réduction des coûts, de fiabilité et de capacité disponible.

L'année a été chargée et productive en ce qui concerne le marketing de la Voie maritime. Avec l'approbation du conseil d'administration du financement de diverses initiatives de promotion et d'appui en vue d'attirer de nouvelles marchandises, nous avons débuté l'année avec une première et nous l'avons terminée avec une autre première.

À partir du printemps dernier, nous avons mené dans le corridor Toronto-Windsor une campagne de promotion recourant à divers médias. Elle a été très réussie et elle a évolué pour devenir le projet Autoroute H_2O visant à doter l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent d'une image de marque. Déjà, 18 grands ports y ont souscrit, et le logo Autoroute H_2O devient de plus en plus visible.

Et pour boucler l'année, en mars 2005, nous avons mis en œuvre le premier changement important à notre tarif des péages en 20 ans, en prévoyant des droits d'éclusage réduits pour les nouvelles marchandises dans le canal Welland.

Tout au long de l'année, nous avons coopéré avec des intervenants importants pour promouvoir les

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'année 2004, qui marquait le 50e anniversaire du début de la construction de la Voie maritime, a donné aux parties intéressées à la CGVMSL plus d'une raison de célébrer. Après plusieurs années de faible trafic, la Voie maritime a franchi un cap, augmentant aussi bien le volume de marchandises que les revenus. Tandis que le tonnage total augmentait de 6,5 p. 100, les revenus ont progressé de plus de 12 p. 100 grâce en particulier à la vigueur du marché de l'acier. Les revenus totaux de l'exercice s'élèvent à 74 millions de dollars, dont 70,3 millions de dollars en péages, soit 7,6 millions de dollars de plus qu'en 2003-2004. Notre septième année d'activité a ainsi été la plus fructueuse depuis 2000.

Au plan opérationnel, 2004 a aussi été une année marquante. Nous avons augmenté la profondeur de 3 pouces à 26 pi 6 po dans tout le réseau; la saison de navigation a duré 281 jours, ce qui en fait la plus longue de l'histoire de la Voie maritime; et nous avons terminé les travaux à une deuxième écluse dans notre projet de conversion à l'hydraulique. Les relations avec le milieu maritime ont été très bonnes et si les nouvelles exigences en matière de sécurité maritime nous ont imposé beaucoup de travail, nous avons respecté toutes les échéances fixées et obtenu nos certificats de conformité.

Encore une fois, la CGVMSL a surpassé les objectifs de son plan d'entreprise en maîtrisant efficacement ses dépenses. Nos coûts contrôlables de l'année sont 2,8 millions de dollars sous le montant du plan, à 60,2 millions de dollars dont 31,7 millions de dollars pour les salaires et avantages. La partie de ce montant consacré aux avantages sociaux des employés s'est élevée à plus de 41 p. 100 des salaires.

Les coûts de renouvellement des actifs ont été de 1 p. 100 sous le montant approuvé dans le plan, à 33 millions de dollars. Des dépenses ponctuelles supplémentaires de 4,2 millions de dollars ont été engagées pour réhabiliter les génératrices de notre centrale électrique.

Des mesures stratégiques en vue de réaliser la vision

Tout en exécutant notre mission de façon exemplaire en 2004, nous n'avons pas négligé notre vision de l'avenir. Ainsi, des ressources et des efforts importants ont été déployés en 2004 pour faire progresser nos initiatives stratégiques clés :

- augmenter les revenus;
- innover pour optimiser le réseau actuel;
- créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

Augmenter les revenus

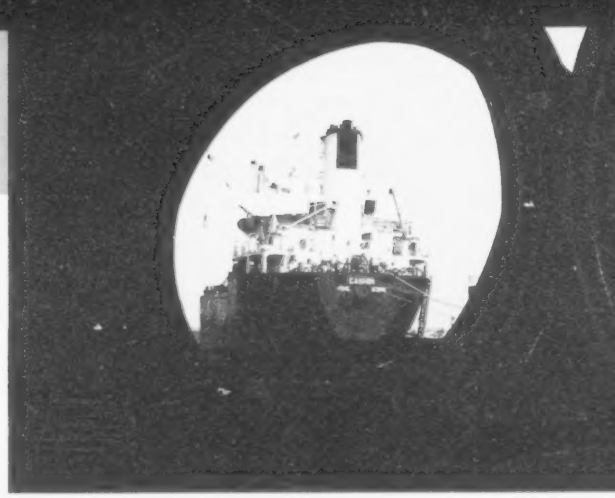
Notre stratégie générale en matière de développement des marchés consiste à démontrer d'abord pourquoi le réseau maritime devrait être utilisé pour procurer des avantages, puis comment tirer parti de ces avantages. Cette démarche exige à la fois un axe « large » de promotion et de sensibilisation du public à l'égard des retombées environnementales et sociales positives, et un axe « étroit » d'initiatives centrées sur les marchandises et consistant à démontrer comment nous pouvons apporter une valeur ajoutée sous forme de réduction des coûts, de fiabilité et de capacité disponible.

L'année a été chargée et productive en ce qui concerne le marketing de la Voie maritime. Avec l'approbation du conseil d'administration du financement de diverses initiatives de promotion et d'appui en vue d'attirer de nouvelles marchandises, nous avons débuté l'année avec une première et nous l'avons terminée avec une autre première.

À partir du printemps dernier, nous avons mené dans le corridor Toronto-Windsor une campagne de promotion recourant à divers médias. Elle a été très réussie et elle a évolué pour devenir le projet Autoroute H_2O visant à doter l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent d'une image de marque. Déjà, 18 grands ports y ont souscrit, et le logo Autoroute H_2O devient de plus en plus visible.

Et pour boucler l'année, en mars 2005, nous avons mis en œuvre le premier changement important à notre tarif des péages en 20 ans, en prévoyant des droits d'éclusage réduits pour les nouvelles marchandises dans le canal Welland.

Tout au long de l'année, nous avons coopéré avec des intervenants importants pour promouvoir les



Un navire battant pavillon étranger apporte des produits d'acier dans les Grands Lacs inférieurs.
(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

transports maritimes et inciter le gouvernement à prendre des mesures pour les appuyer, et nous en récoltons les fruits. Au palier fédéral, nous avons vu le lancement du Conseil maritime et industriel national, et Transports Canada a organisé sa Conférence maritime nationale sur le thème du transport maritime à courte distance.

Au palier provincial, la coopération de l'industrie maritime avec le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario a été couronnée de succès. Au Québec, l'appui enthousiaste du ministère des Transports a permis le lancement de diverses initiatives créant des exemples concrets de transports maritimes à courte distance. En Ontario, la CGVMSL est devenue membre fondateur du Forum des transports maritimes de l'Ontario, un premier pas en vue de garantir que le mode maritime assume sa place légitime dans les transports en Ontario.

Tout en encourageant une utilisation accrue de la Voie maritime, la CGVMSL demeure consciente de ses responsabilités en matière de bonne intendance de l'environnement. Nous continuons de veiller à concilier l'utilisation commerciale et l'écologie de la voie navigable et des zones environnantes. L'an dernier, en plus de divers projets de protection de l'environnement et d'assainissement de terrains de la Voie maritime, nous avons initié des mesures plus proactives face aux défis de l'avenir en matière d'environnement.

Innover pour optimiser le réseau actuel

Nous devons cultiver les nouvelles possibilités d'affaires en étant innovateurs dans la façon dont nous offrons nos services. Dans cette optique, nous poursuivons activement des initiatives visant à définir diverses nouvelles façons de fonctionner et à réduire les obstacles à l'arrivée de nouveaux utilisateurs. Notre but consiste à fournir à nos utilisateurs un contexte opérationnel stable et connu, tout en trouvant la souplesse et les éléments de valeur ajoutée nécessaires pour attirer de nouveaux clients.

Nous utilisons les fonds du plan de renouvellement des actifs à la fois pour assurer la fiabilité de notre infrastructure à l'avenir et pour doter notre équipement de nouvelles technologies. La profondeur accrue et la saison de navigation plus longue qui deviennent maintenant la norme sont aussi des fruits de l'innovation, notamment du SIA et de notre technologie de pointe dans la gestion du trafic. Nous avons réalisé des pas de géant dans notre stratégie de commande à distance de certaines structures, et nous avons lancé une étude de faisabilité sur l'application de nouvelles technologies au processus d'amarrage des navires. Si elle s'avère efficace, elle améliorera grandement la sécurité des éclusiers tout en réduisant la durée des transits dans le réseau.

Nous avons fait appel à notre personnel pour participer à cet élan, et les résultats ont été excellents. Notre Groupe de support en innovation a déjà récolté des idées d'employés de tous les échelons de l'organisation, et un budget a été prévu dans chaque région pour mettre à l'essai et appliquer des améliorations novatrices rapides à nos méthodes et services.

Créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir

En 2004, notre vision et nos trois axes stratégiques nous ont poussés à raffiner notre organisation orientée sur les processus en regroupant les ressources nécessaires afin de réaliser notre vision tout en poursuivant nos activités conformément à notre mission. Notre nouvelle structure renforce la

Un traversier pour camions à proximité du pont Ambassador à Windsor.

Vingt-et-une pales de turbines d'éoliennes fabriquées au Danemark et au Royaume-Uni sont déchargées du Bavaria au terminal portuaire public Clure de Duluth avant d'être livrées par camion dans le Sud du Manitoba.
(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

responsabilité régionale à l'égard des résultats d'exploitation, de la gestion efficace en tirant parti des ressources humaines et de l'appui aux priorités organisationnelles. Les divers groupes de l'organisation ont la responsabilité de contribuer au progrès dans la réalisation de notre vision, de fournir à tous des services de soutien communs efficaces, et de veiller à ce que nous disposions des plans et des nouvelles initiatives qui garantiront notre succès futur.

La structure organisationnelle est certes importante puisqu'elle clarifie les rapports hiérarchiques et les responsabilités. Cependant, je crois fermement que notre succès continu viendra du fait que les employés et les gestionnaires adoptent nos valeurs et travaillent à la réalisation de nos objectifs communs. Nos valeurs de l'intégrité, du respect, de l'ouverture et de l'innovation définissent le cadre de toutes nos interactions et de notre façon de travailler. C'est en y souscrivant que nous trouverons le succès. Avec nos initiatives en matière de planification de la relève, de mieux-être et d'« emplois d'avenir », nous sommes bien en voie d'assurer le succès de la CGVMSL et de ses employés.

Prêts à relever les défis à venir

Nous avons appris à bien connaître les défis et le changement; ils font partie du quotidien à la Voie maritime et nous prévoyons qu'il en restera ainsi. Nous connaissons déjà plusieurs des défis qui nous attendent à l'avenir et nous nous préparons déjà à les relever. Le moindre d'entre eux n'est pas la perte imminente d'employés actuels qui partiront à la retraite. Il devient donc chaque année plus urgent de définir nos emplois d'avenir et de mettre au point des programmes de formation, de perfectionnement et d'embauche adaptés.

Pour le bien de la voie navigable, nous continuerons de nous efforcer à attirer de nouvelles marchandises, à faire des transports maritimes à courte distance une partie intégrante du réseau de transport et à progresser face aux questions environnementales.

Nos employés et tous les membres de la direction ont à cœur les intérêts de la CGVMSL, et j'ai énormément apprécié leurs efforts au cours de l'année écoulée. De même, l'appui que j'ai reçu du conseil d'administration a été essentiel aux progrès que nous avons accomplis et à l'orientation de nos efforts pour l'année à venir. La CGVMSL a l'avantage de jouir de solides partenariats, d'un appui gouvernemental croissant et d'un personnel loyal. Par conséquent, nous sommes en excellente posture pour faire face aux défis et notre avenir à tous est prometteur.

Le Laurentien *de la CSL dans l'écluse de Saint-Lambert.*
(Photo Thies Bogner, MPA)

NOS ACTIVITÉS

DONNÉES DE BASE

Longueur de la saison

En 2004, la Voie maritime a été ouverte 281 jours. C'était la saison de navigation la plus longue de son histoire. Le canal Welland a ouvert le 23 mars et la section Montréal-lac Ontario (MLO), le 25 mars. La Voie maritime a officiellement fermé le 30 décembre à Saint-Lambert, bien que le dernier navire a quitté le canal Welland le 31 décembre. La date de fermeture tardive a été négociée avec les expéditeurs et les transporteurs, qui souhaitaient rattraper une partie du terrain perdu en raison de grèves dans l'industrie du minerai de fer et de problèmes d'approvisionnement dans le commerce du charbon.

Transits

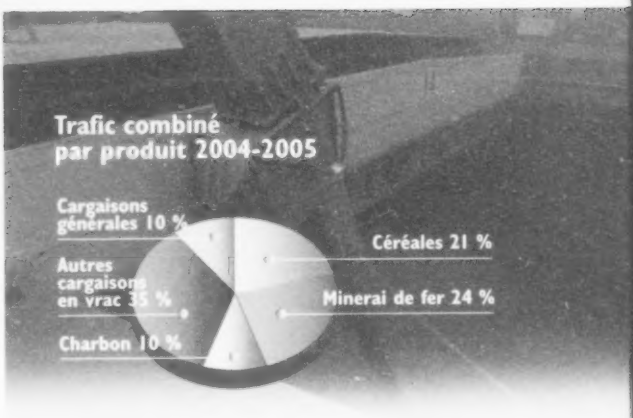
Durant la saison de navigation 2004, il y a eu 2 683 transits de navires dans la section MLO – soit 104 de plus qu'en 2003. Dans le canal Welland, il y en a eu 3 185 – soit 158 de plus qu'en 2003. Le tonnage total des marchandises transportées a augmenté de 6,5 p. 100 par rapport à 2003, à 43,5 millions de tonnes.

Revenus des péages

Comme le tonnage, les revenus des péages ont augmenté en 2004. Ils ont progressé de 12,5 p. 100, à 70,3 millions de dollars. La hausse est plus grande que celle du tonnage en partie à cause de l'augmentation obligatoire de 2 p. 100 du tarif des péages et en partie à cause de l'importante augmentation des marchandises générales, qui font l'objet d'un tarif plus élevé.

FAITS SAILLANTS SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2004, la vigueur de l'activité économique au Canada et aux États-Unis a aidé à stimuler l'augmentation du trafic sur la Voie maritime. Cependant, des grèves à des mines de fer au Labrador et au Québec ont interrompu les transports pendant l'été. En outre, même si les récoltes de céréales ont été plus abondantes, des problèmes de qualité et une vive concurrence entre pays exportateurs ont contribué à une diminution des transports de


Trafic combiné par produit 2004-2005
Cargaisons générales 10 %
Céréales 21 %
Autres cargaisons en vrac 35 %
Minerai de fer 24 %
Charbon 10 %

céréales. En revanche, l'élimination des tarifs douaniers américains sur l'acier importé a entraîné une augmentation des importations d'acier. En tout, le transport de marchandises a augmenté dans la section MLO de 6,6 p. 100, à 30,8 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 7,6 p. 100, à 34,3 millions de tonnes.

Céréales

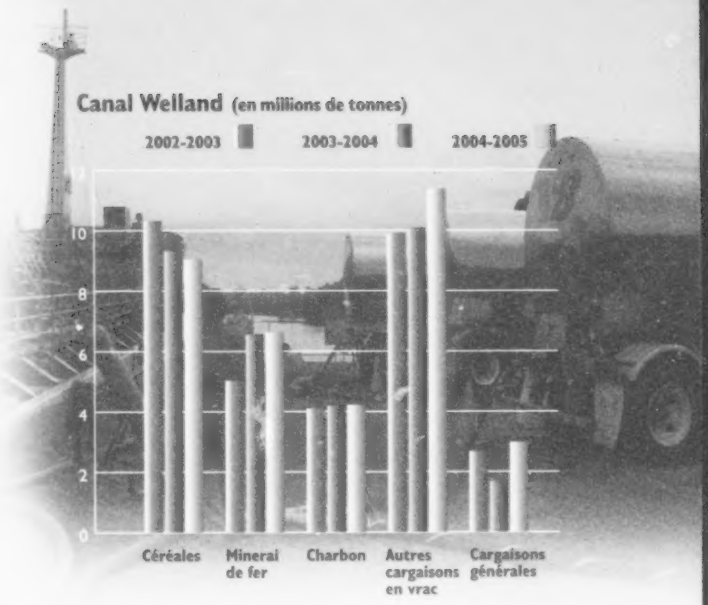
Le Canada a récolté davantage de céréales en 2004 qu'en 2003, mais des conditions météorologiques défavorables ont fait que le produit était d'une qualité inférieure à la moyenne. Les expéditions de céréales canadiennes ont baissé dans la section MLO de 5,2 p. 100, à 5,5 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 5,4 p. 100, à 5,2 millions de tonnes.

Aux États-Unis, de bonnes récoltes ont fait augmenter les expéditions totales de céréales – dans la section MLO, de 5,8 p. 100, à 3,57 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 0,9 p. 100, à 3,81 millions de tonnes.

La diminution des expéditions canadiennes a été supérieure à l'augmentation des expéditions américaines, de sorte que les expéditions totales de céréales ont baissé de 1,5 p. 100 dans la section MLO et de 3,2 p. 100 dans le canal Welland.

Minerai de fer

Des grèves à des mines du Labrador et du Québec ont réduit les expéditions dans la section MLO de 9,95 p. 100, à 8,34 millions de tonnes. Dans le canal Welland, l'augmentation des transports descendants a plus que compensé la diminution



des transports remontants, de sorte que les transports ont augmenté en tout de 1,1 p. 100, à 6,63 millions de tonnes.

Charbon

Dans la section MLO, les transports de charbon ont augmenté de presque 200 p. 100, à 640 000 tonnes. La demande industrielle a plus que compensé la diminution des expéditions destinées à la production sidérurgique. Dans le canal Welland, l'augmentation a été de 0,8 p. 100, à 4,23 millions de tonnes.

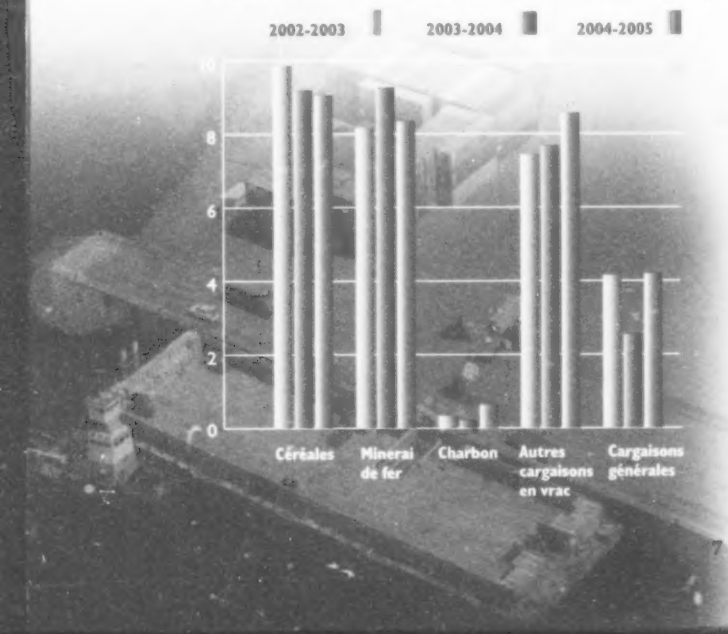
Autres cargaisons en vrac

Les transports d'autres cargaisons en vrac ont augmenté dans la section MLO de 11,6 p. 100, à 8,56 millions de tonnes, et dans le canal Welland, de 13,0 p. 100, à 11,39 millions de tonnes. Grâce à une bonne disponibilité de navires, de nombreux produits ont affiché une augmentation impressionnante : pierre calcaire, +75 p. 100; gypse, +40 p. 100; fluorine, +30 p. 100; urée et produits connexes, plus de +100 p. 100; bois à pâte, +300 p. 100; et aliments pour animaux, +50 p. 100. Le coke, la pierre, le sel, le ciment et la ferraille ont aussi augmenté.

Cargaisons générales

Le transport de cargaisons générales (surtout l'acier) a connu une forte augmentation en 2004 grâce à la croissance économique et à l'élimination des tarifs à l'importation aux États-Unis. Les transports étaient en hausse de 65,0 p. 100, à 4,2 millions de tonnes dans la section MLO et de 77,3 p. 100, à 2,99 millions de tonnes dans le canal Welland.

Section Montréal-Lac Ontario (en millions de tonnes)



Perspectives

Grâce à la solide activité économique prévue tant au Canada qu'aux États-Unis en 2005, le trafic sur la Voie maritime devrait augmenter l'an prochain. La congestion aux ports de la Côte Ouest due à une augmentation de la sous-traitance et à la mondialisation augure aussi bien pour le trafic sur la Voie maritime. Nous prévoyons que notre initiative de réduction des frais d'éclusage à l'égard des nouvelles marchandises dans le canal Welland, lancée au début de la saison de navigation 2005, apportera une augmentation du tonnage cette année.

Les transports de céréales devraient augmenter légèrement par rapport à 2004, de meilleures récoltes entraînant une hausse du trafic à l'automne. À court terme, la concurrence entre routes d'exportation pourrait limiter les exportations de céréales canadiennes passant par le corridor de l'Est.

Malgré la forte valeur du dollar canadien, on prévoit que les expéditions de minerai de fer augmenteront dans les deux sections de la Voie maritime pour compenser l'incidence des grèves de 2004 sur les stocks. Cependant, des conflits de travail persistants dans l'industrie continueront probablement de limiter les expéditions de minerai de fer et la production sidérurgique en 2005. La demande réduite de charbon en raison de soucis environnementaux, la baisse de la production de coke dans l'industrie sidérurgique et la fermeture de la centrale électrique au charbon

Données de base

Longueur de la saison

n 2004, la Voie maritime a été ouverte [illegible]
jours. C'était la saison de navigation la plus
longue de son histoire. La voie a été
ouverte le 23 mars et la saison a [illegible]
Ontario (MI) Qc le 29 mars. La Voie a été
officiellement fermée le 27 décembre. Cette
hiver, lorsque la glace [illegible]
Welland le 31 décembre, [illegible]
dive à cet endroit [illegible]
transporter [illegible]
lie de grains [illegible]
durée de la saison [illegible]
plus [illegible]

Trafic

[illegible]

Faits saillants sur le transport de marchandises

Canal Welland (en millions de tonnes)

Section Montréal-Lac Ontario (en millions de tonnes)

Lakeview en avril 2005 feront baisser le transport de charbon sur la Voie maritime.

Mesures du service

Dans l'ensemble, 89 p. 100 des transits de navire ont été accomplis dans les délais normaux à deux heures près, contre 91 p. 100 l'année passée. La raison principale du léger allongement de la durée moyenne du transit en 2004 est l'imposition, à titre de précaution, de vitesses réduites dans certains secteurs de la Voie maritime pour les navires exploitant le tirant d'eau majoré de 26 pi 6 po; en outre, ces navires exigeaient plus de temps pour entrer dans les écluses et en sortir.

Dans la section MLO, les retards des navires imputables à la CCGVMSL ont baissé de 36 p. 100 (942 heures); ils ont augmenté de 7 p. 100 (834 heures) dans le canal Welland en raison d'une augmentation du trafic. Cependant, le retard moyen par transit était de seulement 21 minutes dans la section MLO et de seulement 16 minutes dans le canal Welland, soit dans les deux cas bien en deçà de l'objectif d'un retard inférieur à 30 minutes.

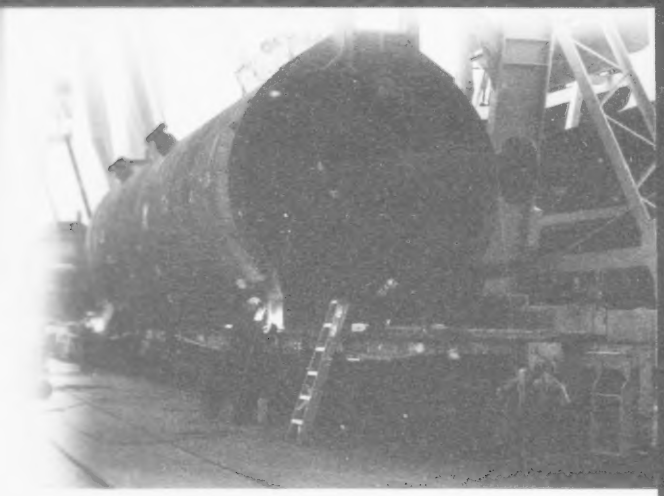
Il y a eu 23 incidents touchant des navires commerciaux durant la transit, soit en moyenne 3,5 incidents par 1 000 transits. Bien que ce soit davantage qu'en 2003, il reste que c'est une amélioration par rapport aux statistiques de 2001 et 2002. Ces résultats surpassent du reste l'objectif de la norme de service, qui est de 5 incidents par 1 000 transits. Les échouements de navires constituent le type d'incident le plus fréquent; ils découlent surtout d'une erreur humaine ou de problèmes touchant l'appareil à gouverner.

Le temps de bon fonctionnement du réseau, l'indice qui mesure la fiabilité physique à court terme, a été de 99,71 p. 100 en 2004, par rapport à l'objectif de 99,75 p. 100. L'indice de disponibilité du réseau, qui prend en compte toutes les causes de retard relevant de la Voie maritime, a été de 99,56 p. 100, soit mieux que l'objectif de 99,0 p. 100.

La CCGVMSL tient à assurer constamment la fiabilité de l'infrastructure. Dans cette optique, elle établit depuis plusieurs années un indice de fiabilité qui mesure la bonne condition du réseau à long terme. En 2004, l'indice de fiabilité est demeuré inchangé par rapport au 3,11 de 2003. Cet indice prend en compte l'état de chaque structure en regard de son importance.

À la suite d'une évaluation du risque à l'échelle de la CCGVMSL, il a été déterminé qu'un indice de fiabilité plus raffiné était nécessaire. Un nouvel indice tenant compte à la fois de l'état et du risque a donc été mis au point et applique en parallèle. Ce nouvel indice aurait été de 10 403 en 1969; en 2003, il se serait amélioré à 6 590; il était à 5 870 en 2004.

Dragage d'entretien dans le chenal de la Voie maritime sous le pont Champlain (été 2004).



Déchargement de matériel fabriqué en Espagne et en Italie, destiné au projet UE-1 de Syncrude près de Fort McMurray (Alberta).
(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

La certification ISO 9001 : 2000 se poursuit

La certification ISO 9001 : 2000 du Lloyd's Register est une marque largement reconnue d'un service de qualité. Les services de la Voie maritime l'ont obtenue sur de nombreux aspects. En 2004, nous avons franchi un pas important en recevant cette certification pour l'exploitation des structures, y compris les écluses et les ponts. Ainsi, les trois principaux processus des opérations – exploitation des structures, contrôle du trafic maritime et inspection des navires – sont maintenant certifiés ISO; ils font l'objet d'une vérification régulière pour s'assurer qu'ils continuent de se conformer à nos normes de qualité supérieures.

Augmentation de la profondeur

En 2004, nous avons réalisé un grand progrès en augmentant la profondeur utilisable du réseau de la Voie maritime de 3 pouces. Nous avons pu le faire notamment grâce à notre système d'identification automatique des navires (SIA) et à l'analyse détaillée du lien entre vitesse et dégagement sous la quille. Chaque pouce supplémentaire de profondeur permet à un navire de transporter 100 tonnes de marchandises de plus dans la Voie maritime. L'an dernier, nous avons ainsi pu attirer davantage de navires océaniques. L'augmentation du tirant d'eau permis de 8,0 m (26 pi 3 po) à 8,08 m (26 pi 6 po) s'applique à tous les navires intérieurs et aux navires océaniques dotés de propulseurs d'étrave.

Durant la saison, 406 transits de navires ayant un tirant d'eau supérieur à 8,0 m ont été enregistrés dans le canal Welland, et 414 dans la section MLO. Dans le canal Welland, presque 16 p. 100 des transits de navires intérieurs et 13 p. 100 des transits de navires océaniques se sont faits avec un tirant d'eau supérieur à 8,0 m; dans la section MLO, les chiffres sont de 25 p. 100 et 13 p. 100 respectivement.

Pour qu'une profondeur d'eau suffisante continue d'être disponible pour les navires à long terme, nous avons commencé le dragage d'entretien du chenal entre les écluses 1 et 2 du canal de la Rive Sud. Le ministère fédéral des Pêches et Océans a accepté le rapport d'étude des répercussions environnementales de la Voie maritime en avril 2004 et le premier volet du projet de trois ans a été terminé à l'automne 2004. Deux volets supplémentaires sont prévus pour 2005 et 2006 en vue d'éliminer davantage de sédiments accumulés dans le canal. La valeur totale du projet est estimée à plus de 5 millions de dollars.

Centre de contrôle des opérations

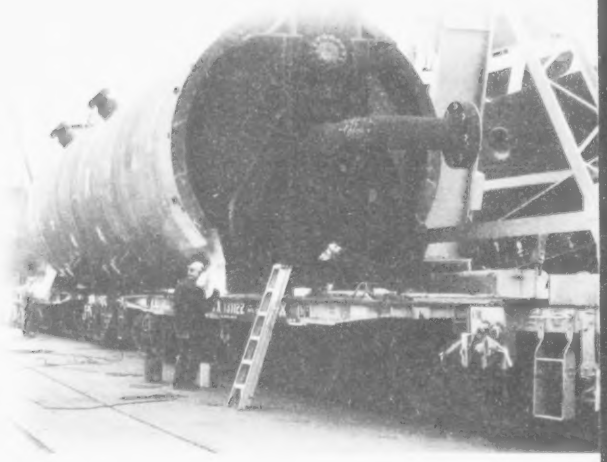
Nous continuons d'ajouter de nouvelles fonctions au Centre de contrôle des opérations, installation de pointe inaugurée en 2003 sur le canal Welland. La commande à distance du pont 11 a débuté durant la saison de navigation 2004, après des essais techniques concluants. Les préparatifs à la commande à distance des ponts 4 et 21 ont débuté à la fin de la saison de navigation et se sont poursuivis pendant l'hiver. Le contrôle de ponts sera transféré au Centre de contrôle des opérations pendant la saison de navigation 2005. Les quatre ponts-levis du canal Welland seront alors tous commandés à distance, ce qui rehaussera la sécurité et l'efficacité du canal.

SIA (système d'identification automatique)

La saison de navigation 2004 était la deuxième année complète d'exploitation du SIA entièrement intégré au Système de gestion du trafic. L'exploitation du SIA a été très stable, tant à terre qu'à bord des navires. Le nombre de problèmes touchant des transpondeurs de navires a été réduit sensiblement – presque à zéro – durant l'année.

Un programme de surveillance de la vitesse des navires au moyen du SIA a été lancé en 2004. Il permet à la fois de mieux surveiller la vitesse dans les secteurs du fleuve délicats au plan environnemental et de contrôler la vitesse des navires exploitant un tirant d'eau supérieur à 26 pi 3 po.

Durant la saison, un groupe de travail composé de représentants de l'industrie, des pilotes et de la Voie maritime a été créé pour examiner des utilisa-



Déchargement de matériel fabriqué en Espagne et en Italie, destiné au projet UE-1 de Syncrude près de Fort McMurray (Alberta).
(Photo gracieuseté de l'administration du port de la Voie maritime de Duluth)

La certification ISO 9001 : 2000 se poursuit

La certification ISO 9001 : 2000 du Lloyd's Register est une marque largement reconnue d'un service de qualité. Les services de la Voie maritime l'ont obtenue sur de nombreux aspects. En 2004, nous avons franchi un pas important en recevant cette certification pour l'exploitation des structures, y compris les écluses et les ponts. Ainsi, les trois principaux processus des opérations – exploitation des structures, contrôle du trafic maritime et inspection des navires – sont maintenant certifiés ISO; ils font l'objet d'une vérification régulière pour s'assurer qu'ils continuent de se conformer à nos normes de qualité supérieures.

Augmentation de la profondeur

En 2004, nous avons réalisé un grand progrès en augmentant la profondeur utilisable du tronçon de la Voie maritime de 3 pouces. Nous avons pu le faire notamment grâce à notre système d'identification automatique des navires (SIA) et à l'analyse détaillée du lien entre vitesse et déplacement sous la quille. Chaque pouce supplémentaire de profondeur permet à un navire de transporter 100 tonnes de marchandises de plus dans la Voie maritime. L'an dernier, nous avons dirigé pratiquement davantage de navires océaniques. L'augmentation du tirant d'eau permis de 8,03 m à 26 pi 3 pouces (8,08 m à 26 pi 6 pouces) s'applique à tous les navires intérieurs et aux navires océaniques dotés de propulseurs d'étrave.

Durant la saison, 406 transits de navires avaient un tirant d'eau supérieur à 8,0 m ont été enregistrés dans le canal Welland, et 414 dans la section MLO. Dans le canal Welland, presque les 100 des transits de navires intérieurs et 97 p. 100 des transits de navires océaniques se sont faits avec un tirant d'eau supérieur à 8,0 m; dans la section MLO, les chiffres sont de 25 p. 100 et 13 p. 100 respectivement.

Pour qu'une profondeur d'eau suffisante continue d'être disponible pour les navires à long terme, nous avons commencé le dragage d'entretien du chenal entre les écluses 1 et 2 du canal de la Rive-Sud. Le ministère fédéral des Pêches et Océans a accepté le rapport d'étude des répercussions environnementales de la Voie maritime en avril 2004 et le premier volet du projet de trois ans a été terminé à l'automne 2004. Deux volets supplémentaires sont prévus pour 2005 et 2006 en vue d'éliminer davantage de sédiments accumulés dans le canal. La valeur totale du projet est estimée à plus de 5 millions de dollars.

Centre de contrôle des opérations

Nous continuons d'étendre de nouvelles fonctions du Centre de contrôle des opérations, en utilisant de points marquants en 2003 sur le canal Welland. La commande à distance du pont-levis de Bridge 11 a été utilisée durant la saison de navigation 2004 après des essais techniques concluants. Les propositions à la commande à distance des ponts 4 et 21 ont débuté à la fin de la saison de navigation et se sont poursuivis pendant l'hiver. Les années de ponts seront transférées au Centre de contrôle des opérations pendant la saison de navigation 2005. Les quatre ponts-leviers du canal Welland seront alors tous commandés à distance, ce qui améliorera le contrôle et l'efficacité du canal.

SIA (système d'identification automatique)

La saison de navigation 2004 a été la deuxième année complète d'exploitation du SIA. Il est maintenant intégré au système de gestion du trafic. L'exploitation du SIA a été très stable tout au long de la saison des navires. Le nombre de problèmes techniques a été réduit considérablement – presque à zéro – durant l'année.

Un programme de surveillance de la vitesse des navires au moyen du SIA a été lancé en 2004. Il permet à la fois de mieux surveiller la vitesse dans les secteurs de la rive délicats du plan environnemental et de contrôler la vitesse des navires exploitant un tirant d'eau supérieur à 26 pi 3 po.

Durant la saison, un groupe de travail composé de représentants de l'industrie, des pilotes et de la Voie maritime a été créé pour examiner des diffuseurs

tions supplémentaires du SIA pour améliorer l'efficacité de la voie navigable. Il se penche sur des options telles que : réduire la dépendance à l'égard des communications VHF avec les navires, créer des modules de programmation des écluseurs et réduire le nombre d'aides à la navigation.

INNOVATION EN VUE D'AMÉLIORER LE SERVICE

Un des objectifs stratégiques de la CCVSL consiste à innover en vue d'améliorer [illegible]. Dans cette optique, nous avons [illegible] de réduire [illegible] grâce à des [illegible] changeant [illegible].

[illegible]

[illegible]

[illegible]

tions supplémentaires du SIA pour améliorer l'efficacité de la voie navigable. Il se penche sur des options telles que : réduire la dépendance à l'égard des communications VHF avec les navires; créer des modules de programmation des éclusages; et réduire le nombre d'aides à la navigation.

INNOVATION EN VUE D'AMÉLIORER LE SERVICE

Un des objectifs stratégiques de la CGVMSL consiste à innover en vue d'améliorer le service. Dans cette optique, nous rechercherons des possibilités de rehausser la sécurité, la fiabilité et l'efficacité grâce à des innovations technologiques ou en changeant nos méthodes.

Pour encourager l'innovation chez les employés et pour aider à susciter et recueillir des idées qui amélioreront les méthodes et les services, la CGVMSL a mis sur pied un Groupe de support en innovation. Jusqu'à présent, plus de 140 idées ont été reçues. Un budget a été affecté à chaque région pour mettre à l'essai et mettre en œuvre des innovations pouvant être appliquées rapidement.

À ce titre, les essais concernant de nouvelles technologies d'amarrage des navires dans les écluses revêtent une importance stratégique. Deux projets en ce sens étaient en cours l'an dernier.

Deux dispositifs de crochets à dégagement rapide comportant un treuil commandé à distance ont été mis en place à l'écluse de Beauharnois à des fins de recherche-développement. En outre, afin de rehausser l'efficacité et la sécurité durant les éclusages, nous prévoyons mettre en œuvre une technologie d'autopositionnement des navires. Le Centre de développement des transports (CDT) appuie le projet financièrement, et nous avons coopéré avec Innovation maritime pour examiner diverses technologies et les mettre à l'essai. Après avoir étudié les possibilités, la technologie du balayage laser a été retenue comme étant la plus prometteuse en vue d'essais sur le terrain. Ceux-ci se dérouleront en 2005.

CODE ISPS

(Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)

Partout au monde, de nouvelles mesures de sécurité visant les navires et les ports ont été adoptées en 2004. La Voie maritime a reçu les certificats de conformité au Code ISPS à la date voulue, ayant respecté les exigences du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM) entré en vigueur le 1er juillet 2004 et relevant de Transports Canada. À cette fin, la CGVMSL a préparé et appliqué un vaste plan de sécurité des installations maritimes.

Des améliorations physiques, y compris aux clôtures, à la signalisation, aux caméras et aux dispositifs de contrôle de l'accès, ont été apportées pour assurer la sécurité à toutes les écluses et autres installations. Des vérifications et des exercices visant les divers éléments du plan de sécurité sont effectués régulièrement.

Des programmes de formation continue en sécurité ont été mis en place dans les deux régions. Les stratégies de communication en matière de sécurité comportent de nouveaux volets concernant aussi bien notre site Internet public que notre site intranet pour les employés.

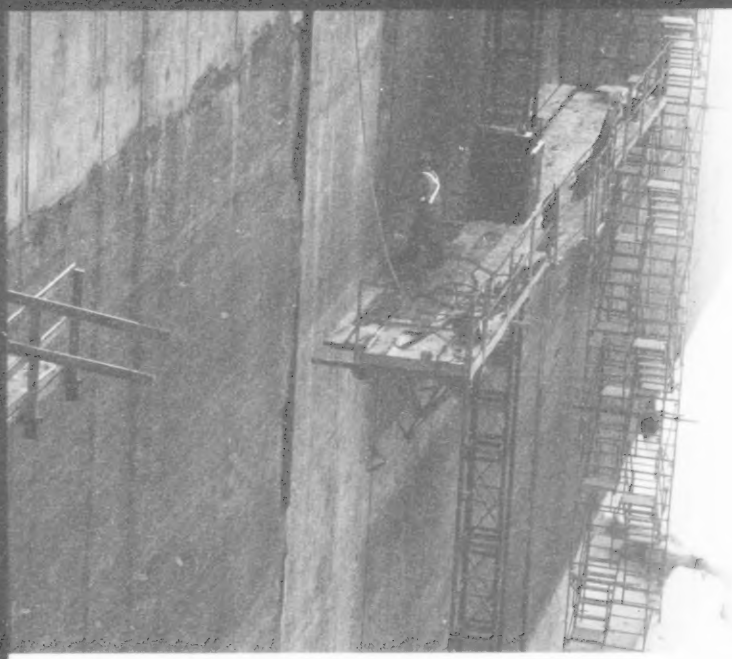
Les exigences de la sécurité touchent aussi nos clients. Les navires doivent maintenant donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes. Tous les navires étrangers arrivant dans la Voie maritime font maintenant l'objet d'une vérification initiale aux fins de la sécurité réalisée par des inspecteurs de la CGVMSL, de la Sûreté maritime à Transports Canada et de la Garde côtière des États-Unis.

Programme de contribution pour la sûreté maritime

La CGVMSL a présenté une demande de fonds en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime de Transports Canada avant la date d'échéance de sa première ronde de projets le 31 décembre 2004. Sa demande a été approuvée en vue d'un remboursement qui pourra atteindre 75 p. 100 de ses dépenses.

RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Cette année, la CGVMSL a mené à bien 33,5 millions de dollars en travaux au titre de son plan de renouvellement des actifs. Dans la région Niagara, l'investissement s'élève à 22,3 millions de dollars contre 9,6 millions de dollars dans la région Maisonneuve et 1,6 million de dollars affectés à des projets organisationnels; 4,2 millions de dollars de plus ont été consacrés à l'amélioration de la centrale hydroélectrique de la région Niagara. Comme tou-



Un entrepreneur regarnit un mur d'écluse durant les travaux hivernaux de 2005.

jours durant l'hiver, toutes les composantes vitales du réseau de canaux de 225 km de la Voie maritime ont été inspectées et préparées à la prochaine saison de navigation. Tous les travaux ont été terminés à temps pour l'ouverture du réseau en mars.

Un certain nombre de projets gérés par le siège social de la CGMSL ont été réalisés aussi bien dans les régions qu'au siège social. Parmi eux figurent la pose d'appareils pour la perception automatisée des péages des embarcations de plaisance, qui a coûté 0,15 million de dollars, et la première phase d'un projet d'amélioration de l'infrastructure des télécommunications dans les régions, au coût total de 0,9 million de dollars.

Maisonneuve

Un grand projet de réparation et de recalage des portes a été entrepris à l'écluse 1, au coût de 1,6 million de dollars. Les travaux de la première année d'un projet de dragage pluriannuel ont été terminés au coût de 0,85 million de dollars. Un projet pluriannuel de peinture du pont 10 a été terminé, au coût de 0,85 million de dollars.

Près de 50 projets ont été réalisés dans la région en 2004-2005. Ils visaient entre autres des améliorations aux systèmes de commandes électriques, de distribution et de communication ainsi que divers projets liés à la réparation et à l'amélioration de ponts, des structures des écluses, des rives des canaux et de structures connexes.

Le montant de 9,6 millions de dollars consacré au renouvellement des actifs dans la région Maisonneuve comprend 1,1 million de dollars pour des travaux d'entretien régulier effectués principalement par les employés de la Voie maritime.

Niagara

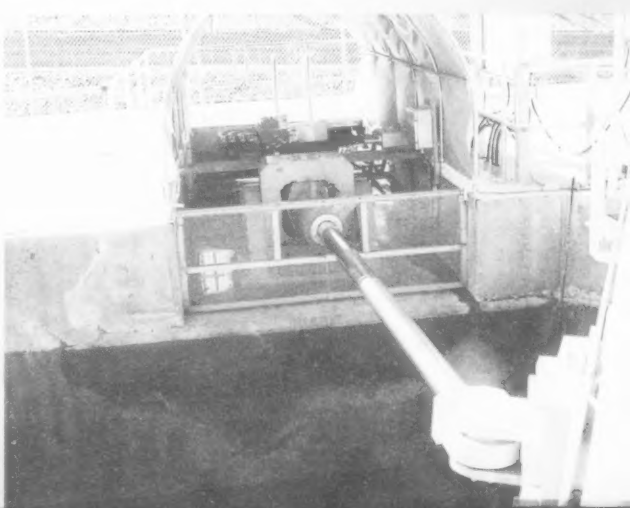
Le projet de conversion des commandes mécaniques à des commandes hydrauliques s'est poursuivi au coût de 6 millions de dollars. Les travaux ont continué en vue de l'automatisation et de la commande à distance des ponts isolés. Le pont 4 a été automatisé et les préparatifs ont été effectués pour la commande à distance du pont 21. Le coût des deux projets s'est élevé à 1,1 million de dollars. Poursuivant son programme de réhabilitation du béton des écluses, la CGVMSL a dépensé 3,5 millions de dollars pour la réparation du béton et le regarnissage des écluses en palier.

Plus de 60 projets ont été menés à bien au cours de l'année. Ils visaient entre autres des réparations structurelles et la peinture au pont 4, la peinture et la remise en état des butées des portes à l'écluse 8, le dragage en aval de l'écluse 1, divers projets d'amélioration des communications et des commandes électriques et une variété de travaux liés à la réparation ou l'amélioration des ponts, des écluses, des rives des canaux et de structures connexes.

Parmi les 22,3 millions de dollars consacrés au renouvellement des actifs dans la région Niagara, 2 millions de dollars ont été consacrés à des travaux d'entretien régulier effectués principalement par les employés de la Voie maritime.

Projet de conversion à l'hydraulique

Une première écluse de la Voie maritime a été entièrement convertie à l'hydraulique en 2004, ce qui conclut avec succès un projet pilote de deux ans. L'écluse 7 fonctionne désormais entièrement à l'hydraulique et l'écluse 6, en partie. À la lumière du fonctionnement efficace de l'équipement de l'écluse 6 durant la saison de navigation 2004 ainsi que des leçons apprises dans la pose, la mise à



Un nouveau cylindre hydraulique à la porte 4 de l'écluse 7.
(Photo Iqbal S. Biln)

l'essai et l'entrée en service de l'équipement hydraulique de l'écluse 7, nous prévoyons poursuivre les travaux aux autres écluses au cours des quatre prochaines années. En raison de la forte augmentation du prix de l'acier en 2004, une nouvelle analyse coûts-avantages a été effectuée; elle a confirmé la viabilité du projet.

On estime que le programme de six ans de conversion de toutes les écluses du canal Welland à l'hydraulique coûtera environ 60 millions de dollars. Les portes busquées, vannes et défenses des écluses seront entièrement converties.

Augmenter les revenus

Le plan stratégique de la CGVMSL est fortement axé sur l'élargissement du marché, auquel elle s'emploie de diverses façons. Nous travaillons plus étroitement que jamais avec les intervenants de la Voie maritime pour renforcer notre message commun et attirer de nouvelles marchandises dans le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent.

Les entités canadienne et américaine de la Voie maritime mettent leurs moyens en commun et coordonnent leurs efforts pour mieux utiliser les ressources disponibles. Nous réalisons des progrès avec notre organisation de marketing parapluie sous l'égide de la marque Autoroute H_2O.

Initiative de développement des marchés

Transports maritimes à courte distance et conteneurs

Une grande partie des efforts déployés par la CGMVSL en développement des marchés a été investie en vue d'assurer la promotion commerciale du réseau comme un tout. Les ressources de marketing et de promotion de divers intervenants ont été regroupées à cette fin. Une attention particulière a été accordée aux transports maritimes à courte distance. Nous sommes encouragés par le succès de l'Union européenne, depuis 1992, pour ce qui est de faire valoir les transports maritimes à courte distance comme option écologique et efficace pour les transports locaux.

Nous avons participé activement à des discussions avec les expéditeurs, les transporteurs et les ports en vue d'implanter les transports maritimes à courte distance dans la Voie maritime. Outre les avantages évidents pour l'industrie maritime, les transports maritimes à courte distance apportent des avantages à la société en général par rapport aux transports routiers : ils réduisent la congestion routière, les frais de réparation des routes et la nécessité de construire de nouvelles routes. C'est pourquoi tant Transports Canada que l'Administration maritime des États-Unis font la promotion des transports maritimes à courte distance; les deux organismes ont récemment organisé des conférences à ce sujet qui ont connu un solide succès.

Droits d'éclusage réduits dans le canal Welland

L'hiver dernier, la CGVMSL a négocié avec Transports Canada le lancement d'une initiative coopérative en vue d'attirer de nouvelles marchandises, de récupérer des marchandises perdues et de promouvoir les transports maritimes à courte distance.

Le 23 mars 2005, les droits d'éclusage ont été réduits dans le canal Welland pour les navires

Le Puffin *de Canfornav au large du port de Thunder Bay.*
(Photo gracieuseté de Canfornav)

L'ancien pupitre de commande à la centrale de l'écluse 4 du canal Welland sera bientôt remplacé par de l'équipement de pointe.

transportant de « nouvelles » marchandises. Le nouveau tarif varie selon les tonneaux de jauge brute d'un navire au lieu d'être fondé sur des montants fixes. Tous les navires admissibles en profitent et jusqu'à présent, nous avons enregistré de bons résultats en termes de nouvelles marchandises transportées par le canal.

Les droits d'éclusage réduits s'appliquent à toutes les « nouvelles » marchandises, que l'on définit comme étant soit des marchandises conteneurisées, soit comme des marchandises dont il ne s'est pas transporté plus de 10 000 tonnes métriques en moyenne par année entre 2001 et 2003. Toute cargaison répondant à cette définition demeurera admissible aux droits réduits jusqu'à la saison de navigation 2007.

Distributrices de billets pour les embarcations de plaisance

La CGVMSL a adopté une nouvelle méthode de paiement automatisé pour simplifier les formalités d'éclusage des embarcations de plaisance. Des distributrices de billets ont été disposées à chaque extrémité du canal Welland et le seront aux deux extrémités de chaque écluse de la section MLO au cours de l'été 2005. Elles produisent un ou plusieurs billets contre paiement par carte de crédit. L'utilisation de ces machines sera obligatoire à partir de la saison de navigation 2006; les paiements au comptant ne seront plus acceptés.

Diversification dans les services connexes

Conformément à l'énoncé de mission de la CGVMSL, nous prévoyons diversifier nos activités dans les services maritimes connexes et en tirant tout le parti possible de nos éléments d'actif. Dans cette optique, la CGVMSL a entrepris une première étude sur l'utilisation des terrains, pour évaluer la façon dont certains pourraient aider au développement de nos activités de base.

En outre, nous avons déjà pris des mesures pour augmenter les avantages que procure la centrale électrique de la Voie maritime, près de l'écluse 4 sur le canal Welland, et produire de l'électricité supplémentaire grâce aux déversoirs du canal. La centrale fournit de l'électricité pour l'exploitation des structures du canal, des écluses, des ponts, de l'équipement de communication et de l'éclairage ainsi que pour apporter des recettes grâce à la vente d'électricité excédentaire. En janvier 2005, la CGVMSL a reçu son permis de production d'électricité de la Commission de l'énergie de l'Ontario; elle est donc maintenant un producteur d'électricité indépendant.

Les génératrices de la centrale ont été complètement remises à neuf et elles peuvent être contrôlées à distance à partir du Centre de contrôle des opérations. La formation des employés de la CGVMSL est en cours, et les économies en résultant commenceront à l'automne 2005.

La CGVMSL a conclu avec Ontario Power Generation (OPG) un accord de principe permettant l'utilisation de l'eau excédentaire lorsque le débit de la rivière Niagara le permet. Nous optimiserons ainsi la quantité d'électricité que nous produirons au cours des quatre prochaines années, ce qui pourrait rapporter jusqu'à 500 000 $ en revenus supplémentaires sans exiger d'investissements supplémentaires. Nous nous employons actuellement à obtenir les approbations requises des diverses autorités compétentes, y compris le Comité international du Niagara et le ministère des Affaires étrangères.

Initiatives promotionnelles

Posidonia 2004

Une délégation de 21 représentants de l'industrie et du milieu maritime du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent s'est rendue à Athènes et au Pirée (en Grèce) au début de juin 2004 pour participer à Posidonia 2004, un salon maritime biennal. Elle a rencontré des représentants de trois entreprises propriétaires ou exploitantes de navires, présenté un exposé lors d'une rencontre organisée par la Chambre de commerce américaine-hellénique et participé à une rencontre organisée par le Service commercial des États-Unis. La délégation a elle-même organisé de concert avec la SLSDC un dîner-réception auquel ont participé l'ambassadeur du Canada en Grèce, le responsable des Services commerciaux des États-Unis et 85 représentants du milieu maritime du monde entier.

ciale du réseau comme un tout. Les ressources de marketing et de promotion de divers intervenants ont été regroupées à cette fin. Une attention particulière a été accordée aux transports maritimes à courte distance. Nous sommes encouragés par le succès de l'Union européenne, depuis 1992, pour ce qui est de faire valoir les transports maritimes à courte distance comme option écologique et efficace pour les transports locaux.

Nous avons participé activement à des discussions avec les expéditeurs, les transporteurs et les [illegible] d'implanter les transports maritimes à courte distance dans la Voie maritime. Outre les avantages évidents pour l'industrie maritime, les transports maritimes à courte distance apportent des avantages à la société en général par rapport au transport routier : ils réduisent la congestion routière, le coût de réparation des routes et la nécessité de construire de nouvelles routes. C'est pourquoi [illegible] Administration maritime de l'UE. Cette mesure promouvra le transport maritime à courte distance. Les deux organismes ont récemment [illegible] [illegible] [illegible]

Droits d'écluse sur le canal Welland

L'investissement de la CCAMSL a [illegible] pour l'année le gouvernement a [illegible] propositions en vue d'[illegible] marchandises destinées aux marchés [illegible] et de promouvoir les transports maritimes à courte distance.

Le 23 mars 2005, les droits d'écluse[illegible] ont été réduits dans le canal Welland pour les [illegible]

Initiative de développement des marchés

Transports maritimes à courte distance et conteneurs

Une grande partie des efforts déployés par la CCAMSL en développement des marchés a été investie en vue d'assurer la promotion commer-

Le [illegible] [illegible] [illegible]

L'ancien pupitre de commande à la centrale de l'écluse 4 du canal Welland sera bientôt remplacé par de l'équipement de pointe.

transportant de « nouvelles » marchandises. Le nouveau tarif varie selon les tonneaux de jauge brute d'un navire au lieu d'être tonné sur des montants fixes. Tous les navires admissibles en profitent et jusqu'à présent, nous avons enregistré de bons résultats en termes de nouvelles marchandises transportées par le canal.

Les droits d'écluse réduits s'appliquent à toutes les « nouvelles » marchandises que l'on déclare comme étant soit des marchandises conteneurisées, soit comme des marchandises qui ne s'est pas transporté plus de 10 000 tonnes métriques en moyenne par année entre 2001 et 2003. Toute cargaison qui dépasse cette limite demeurera admissible aux droits réduits durant la saison de navigation 2007.

Distribution de tarifs plus favorables aux bons de plus gros

La CCVMSL a adopté une nouvelle méthode de perception des droits de péage qui permettra aux exploitants de bons de plus gros de profiter des économies d'échelle réalisées grâce à l'utilisation de bons de plus grande capacité. Le nouveau tarif, qui entrera en vigueur le 1er janvier 2007, fera passer le droit de péage de 0,09 $ à 0,07 $ la tonne métrique. Il s'appliquera à tous les bons qui empruntent la Voie maritime du Saint-Laurent, y compris ceux qui ne font que traverser le canal Welland. Les droits de péage seront perçus en fonction de la capacité de chargement maximale du bon, plutôt que de la quantité de marchandises qu'il transporte réellement.

Utilisation maximale de la capacité des écluses

Le nouveau tarif a été conçu pour encourager les exploitants de bons à utiliser la capacité maximale des écluses. La CCVMSL a aussi proposé des incitatifs financiers aux exploitants de bons qui acceptent de transporter des cargaisons à destination ou en provenance de ports situés le long du canal Welland. Mais la principale façon dont la CCVMSL compte procéder pour atteindre l'objectif consiste à offrir aux exploitants de bons des services de gestion du trafic plus efficaces et plus fiables.

Le système actuel de gestion du trafic maritime, qui a été mis en service en 1959, est désuet et inefficace. Il ne permet pas de suivre les bons qui naviguent sur le canal Welland et gaspille de l'énergie en empêchant inutilement des bons de naviguer sur le canal. La centrale fournit de l'électricité aux installations des structures des ponts, des écluses et des portes. L'équipement de communications de la centrale sert aussi pour appeler des navires à destination ou en provenance des ports situés le long du canal. Le système est désuet et inefficace. Il ne permet pas de suivre les bons qui naviguent sur le canal Welland et gaspille de l'énergie en empêchant inutilement des bons de naviguer sur le canal. La centrale fournit de l'électricité aux installations des structures des ponts, des écluses et des portes. L'équipement de communications de la centrale sert aussi pour appeler des navires à destination ou en provenance des ports situés le long du canal

Plus de 1 650 entreprises de 74 pays ont exposé des produits maritimes à l'intention de quelque 20 000 visiteurs. En tant qu'exposant important au sein du pavillon des États-Unis, la délégation de la Voie maritime a commandité un stand d'exposition où ses représentants ont distribué de nombreux documents sur la Voie maritime et où étaient affichés des images de la Voie maritime. Des réunions tenues durant le salon ont permis de conclure de nouveaux marchés.

Campagne Autoroute H_2O

Au cours de l'année écoulée, la CGVMSL s'est employée à promouvoir le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, principalement au moyen de la campagne Autoroute H_2O. Au moment de l'ouverture de la Voie maritime, nous avons lancé cette initiative utilisant des panneaux-réclames ainsi que de la publicité dans les journaux et à la radio dans le corridor Windsor-Toronto pour faire mieux connaître les avantages des transports maritimes et du réseau de la Voie maritime. La campagne a été bien reçue, et son succès a mené à la phase 2 du projet : l'établissement du thème « Autoroute H_2O » comme la marque officielle du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Nous avons invité les ports canadiens et américains à s'associer à nous pour promouvoir la marque et récolter les fruits d'une vaste visibilité. Jusqu'à présent, 18 ports se sont joints aux entités de la Voie maritime et la marque Autoroute H_2O devient bien connue. Les ports utilisent le logo Autoroute H_2O de diverses façons, par exemple en l'affichant dans leurs documents de promotion et de marketing, leurs sites Web, leur publicité et leurs panneaux-réclames.

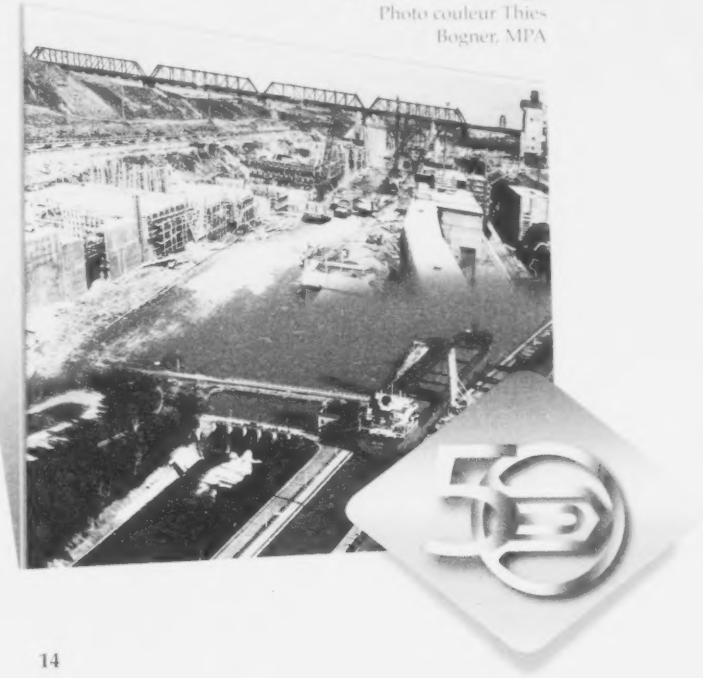
Une année à célébrer

En 2004, nous avons célébré deux anniversaires : les 50 ans du début de la construction de la Voie maritime en 1954; et les 175 ans de l'ouverture du premier canal Welland en 1829.

Les anniversaires ont été d'excellentes occasions d'organiser des activités promotionnelles, et nos efforts ont été soutenus par ceux d'autres organismes. Radio-Canada et le History Channel des États-Unis ont réalisé des documentaires sur la Voie maritime et le canal Welland et les ont diffusés à quelques reprises au cours de l'année. En outre, la conférence internationale de 2004 sur les voies navigables a été organisée à St. Catharines pour souligner l'anniversaire du canal.

La CGVMSL a affiché un nouveau logo du 50e anniversaire sur ses documents promotionnels et assuré une présence dans les ports et les collectivités le long de la Voie maritime, pour communiquer le message sur les avantages des transports maritimes. De nombreux employés ont participé localement à des défilés, expositions et autres journées portes ouvertes, donnant beaucoup de visibilité à la CGVMSL. Des souvenirs de l'anniversaire ont été produits à l'intention des employés et des clients; ils ont été distribués à titre d'articles promotionnels.

Montage réalisé par la revue Canadian Sailings. Photo couleur Thies Bogner, MPA



www.grandslacs-voiemaritime.com

Le site www.grandslacs-voiemaritime.com, qui se classe régulièrement premier dans les recherches sur Google au sujet de la Voie maritime et des Grands Lacs, continue de s'affirmer comme la source définitive d'information sur les questions touchant la Voie maritime et les Grands Lacs. Il a servi plus de 1,8 millions de pages d'information en 2004, communiquant le message de la Voie maritime à des dizaines de milliers de visiteurs du monde entier.

Aujourd'hui, les utilisateurs viennent dans notre site pour obtenir des avis et autres nouvelles de la Voie maritime, télécharger des formulaires, vérifier la position de leurs navires et obtenir des renseignements pour une vaste gamme de projets de recherche. Il s'agit aussi bien d'agents commerciaux ou de transporteurs que d'étudiants en géographie, histoire ou économie.

Des activités plus écologiques

Les transports maritimes procurent d'importants avantages environnementaux, et nous voulons les faire connaître dans le grand contexte du développement d'un réseau de transport durable. En 2004, nous avons arrêté une stratégie en ce sens tout en adoptant une approche proactive face aux éventuelles menaces environnementales.

Nous tenons fermement à rendre la Voie maritime plus écologique et à prêcher par l'exemple dans la façon dont nous assurons à l'interne la gestion environnementale. La protection de l'environnement est une grande priorité dans la planification de nos projets, et le conseil d'administration reçoit régulièrement des rapports sur les progrès réalisés par l'entité dans la gestion des questions environnementales.

La bonne intendance de l'environnement

Adoptant une démarche proactive face à l'intendance de l'environnement, la CGVMSL consacre des efforts et des fonds importants au repérage et à l'assainissement de tout site contaminé dont elle a hérité lors de sa création. Ce travail se poursuit, et certains sites ont déjà été nettoyés conformément aux normes réglementaires.

En 2004, la CGVMSL a investi presque 100 000 $ pour évaluer et circonscrire des problèmes supplémentaires. L'assainissement environnemental est un processus complexe et long mettant en cause un grand nombre d'organismes de réglementation et exigeant de nombreux tests et analyses ainsi qu'une planification soigneuse. Nous avons accordé un contrat visant la réalisation d'évaluations environnementales de phase I et phase II à l'égard d'une série de sites. Dans la phase I, les experts-conseils que nous avons retenus évaluent l'historique d'utilisation de chaque site et examinent les dossiers ainsi que les résultats des inspections des lieux en vue de préciser les endroits contaminés et le type de contamination. La phase II consiste à prélever des échantillons des sols et de l'eau souterraine sur une période prolongée, à la lumière des résultats de la phase I, pour déterminer s'il y a ou non contamination et, le cas échéant, quelle en est la nature et l'étendue.

Gestion des réservoirs de produits pétroliers

Jusqu'à présent, la CGVMSL a investi plus de 500 000 $ pour moderniser ses réservoirs de produits pétroliers en fonction des normes actuelles – en particulier, le Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes de stockage hors sol et souterrains de produits pétroliers et de produits apparentés entériné par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME). Ce programme vise à réduire le risque de fuites, lesquelles sont la cause principale de contamination du sol et de l'eau souterraine au Canada.

Gestion de l'eau potable

La CGVMSL doit rendre compte de la gestion responsable de l'approvisionnement en eau potable à ses écluses. Nous fournissons de l'eau en bouteille pour la consommation humaine, mais le *Code canadien du travail* exige que nous fournissions aussi de l'eau potable pour la préparation

Un des navires de Wagenborg à l'écluse d'Iroquois.

En 2004, la CCAMSL a investi presque 100 000 $ pour évaluer et circonscrire des problèmes supplémentaires. L'assainissement environnemental est un processus complexe et long mettant en cause un grand nombre d'organismes de réglementation et exigeant de nombreux tests et études ainsi qu'une planification soigneuse.

Gestion des réservoirs de produits pétroliers

Gestion de l'eau potable

Rick Sinnige, Benoît Nolet, Jim Wheeler et Craig Freeman (de gauche à droite) ont participé à la semaine « au travail en vélo » dans le cadre de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, du 2 au 6 mai 2005 à Niagara.

des repas, la vaisselle et l'hygiène personnelle. En cette matière, nous respectons les exigences les plus sévères de Santé Canada ainsi que des autorités ontariennes et québécoises.

En 2004, la CGVMSL a remplacé le dispositif de traitement de l'eau potable à l'écluse Iroquois. Le nouvel équipement assure la chloration et la désinfection à ultraviolets. Le puits approvisionnant le centre d'entretien à Iroquois a aussi été doté d'un système de désinfection à lampe ultraviolette. Les nouveaux dispositifs satisfont aux normes de la réglementation ontarienne sur la protection de l'eau potable.

Nous avons aussi sensiblement augmenté la fréquence des inspections des installations et des analyses des paramètres microbiologiques, chimiques et physiques de l'eau qu'elle fournit dans ses installations.

Renforcer notre personnel

Questions de santé et de sécurité

Programme de mieux-être

Notre nouvelle politique sur la santé et la sécurité a été examinée avec la participation de tous les employés, et des comités ont été formés dans toute l'organisation pour lancer un programme de mieux-être. Le programme a commencé à susciter l'intérêt des employés de la CGVMSL, ce qui est essentiel à son succès et à son appropriation par les employés. Des comités régionaux du mieux-être font rapport sur leurs plans d'action au comité organisationnel, lequel formule des recommandations quant aux mesures touchant toute l'organisation.

L'an dernier, nous avons effectué un sondage au sujet du mieux-être. Il a révélé la priorité que les employés attachent aux divers besoins associés au mieux-être. En haut de liste figuraient l'accès à un gymnase, des activités physiques, la gestion du stress, la conciliation du travail et de la vie personnelle, la croissance personnelle et les possibilités d'avancement. Le consensus dans le domaine du mieux-être est que de telles activités améliorent la santé et réduisent les frais médicaux et autres. Comme l'âge moyen des employés de la Voie maritime est de 49 ans, le rendement pourrait être considérable. La CGVMSL lancera en 2005 un programme fondé sur les recommandations issues de l'enquête.

Statistiques sur les absences résultant de blessures

Les rapports annuels sur la santé et la sécurité à la CGVMSL ont été présentés comme il se doit à Développement des ressources humaines Canada. Dans l'ensemble, nous avons continué d'enregistrer de bons résultats en matière de gestion de la sécurité. Nos statistiques sur le temps perdu en raison de blessures ont augmenté légèrement en 2004-2005, arrivant à une fréquence de 1,58 par 100 années-personnes en 2004-2005, contre 1,15 en 2003, et un indice de la gravité de 16,24 par 100. La région Maisonneuve a connu six accidents entraînant des absences, qui ont fait perdre 53 jours de travail; dans la région Niagara, deux accidents ont fait perdre 5 jours; le siège social n'a enregistré aucun accident.

Prévention de la consommation de drogue ou d'alcool au lieu de travail

Notre politique de détection, de prévention et de dépistage de la consommation de drogue ou d'alcool dans les fonctions vitales à la sécurité, formulée en 2003 avec l'accord du syndicat, a continué d'être appliquée dans toute la CGVMSL. Elle devient du reste partie intégrante de la culture de sécurité de la CGVMSL. Tous les nouveaux employés dans des postes délicats ont été soumis à des tests de consommation de drogue avant d'être confirmés. Nous examinons actuellement des moyens d'améliorer le protocole d'exécution de ces tests après les heures de travail régulières,

Yuna Milli, adjointe administrative aux Services maritimes, au bureau de la CGVMSL à Saint-Lambert.
(Photo Thies Bogner, MPA)

ce service n'étant pas offert ou aisément disponible dans les collectivités où se trouvent les installations de la Voie maritime.

Travail individuel et ergonomie

Nous sommes proactifs face à la réglementation éventuelle sur le travail individuel et l'ergonomie. Nous avons préparé des projets de politiques et prévu des mesures qui amélioreront l'ergonomie du milieu de travail, y compris de la formation. Ces mesures sont en cours dans toute l'organisation.

RESSOURCES HUMAINES

Emplois d'avenir

Le projet « Emplois d'avenir » appuie la stratégie de la CGVMSL voulant créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

La Voie maritime vit une période de changement et de transition, en ce qui concerne tant ses employés que la nature de son travail. Notre employé moyen a 49 ans, et plus de la moitié de nos employés pourront prendre leur pension dans les huit prochaines années. Par ailleurs, en plus d'un nouvel énoncé de vision et de valeurs, nous avons entrepris certaines importantes initiatives technologiques qui transforment les processus fondamentaux des opérations et de l'entretien – telles que : le nouveau Centre des opérations dans la région Niagara; les moyens d'amarrage des navires; le SIA; la conversion à l'hydraulique.

Le projet Emplois d'avenir détermine quels sont les principaux changements et tendances dans notre travail et quelles incidences ils ont sur les emplois associés à nos processus de base. Le but ultime consiste à définir les emplois de l'avenir à la Voie maritime, en veillant à ce que nous disposions dans l'organisation des personnes avec les aptitudes voulues pour les assumer efficacement.

Les trois phases du projet sont les suivantes : établir un plan de transition face aux changements dans le travail; évaluer les principales implications pour les emplois et créer de nouveaux profils; et enfin, élaborer un plan de transition.

De possibles scénarios de changement ont été élaborés en s'appuyant sur un ensemble d'hypothèses concernant le volume du tratic, le degré d'exploitation à distance et le niveau d'intervention manuelle dans le processus de base d'amarrage des navires. L'étude a montré comment les opérations seraient organisées dans chaque scénario. Il a aussi produit une analyse préliminaire de l'efficacité, des temps morts et de l'incidence sur les ensembles d'aptitudes des principaux emplois.

Le travail se poursuit dans le cadre de la période de 2004 à 2008; le plus long terme (5 à 10 ans) sera examiné de plus près dans les deux ou trois prochaines années à la lumière des recherches et d'une étude rigoureuse des changements technologiques qui pourraient être mis en œuvre.

Sondage d'opinion auprès des employés

Un sondage d'opinion auprès des employés a été effectué en mai 2004. Le taux de réponse a atteint environ 70 p. 100, ce qui est un succès selon les normes du groupe Hay Management chargé du projet, et un taux suffisant pour assurer la fiabilité des données et des conclusions. Le dernier sondage systématique des employés avait eu lieu en 1996 et un mini-sondage avait été mené en 1998. Hay Management a analysé les renseignements donnés par nos employés; elle a aussi déterminé les points forts de la CGVMSL et les domaines ayant besoin d'amélioration. Les résultats ont été communiqués aux employés et ils font maintenant l'objet de discussions.

Les résultats du dernier sondage indiquent que nos points forts relatifs comprennent la clarté stratégique, l'encadrement des équipes, les conditions de travail, la sécurité au travail et, de façon générale, le dévouement à la tâche. Les principaux domaines ayant besoin d'amélioration sont le leadership de l'organisation et la gestion du rendement. Des plans d'action sont en cours pour s'attaquer à ces questions.

Régime de pension

La caisse du régime de pension de la CGVMSL atteint maintenant quelque 120 millions de dol-

Rick Sinnige, Benoît Nolet, Jim Wheeler et Craig Freeman (de gauche à droite) ont participé à la semaine « au travail en vélo » dans le cadre de la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail, du 2 au 6 mai 2005 à Niagara.

des repas, la vaisselle et l'hygiène personnelle. En cette matière, nous respectons les exigences les plus sévères de Santé Canada ainsi que des autorités ontariennes et québécoises.

En 2004, la CGVMSL a remplacé le dispositif de traitement de l'eau potable à l'écluse Iroquois. Le nouvel équipement assure la chloration et la désinfection à ultraviolets. Le puits approvisionnant le centre d'entretien à Iroquois a aussi été doté d'un système de désinfection à lampe ultraviolette. Les nouveaux dispositifs satisfont aux normes de la réglementation ontarienne sur la protection de l'eau potable.

Nous avons aussi sensiblement augmenté la fréquence des inspections des installations et des analyses des paramètres microbiologiques, chimiques et physiques de l'eau qu'elle fournit dans ses installations.

RENFORCER NOTRE PERSONNEL

QUESTIONS DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

Programme de mieux-être

Notre nouvelle politique sur la santé et la sécurité a été examinée avec la participation de tous les employés, et des comités ont été formés dans toute l'organisation pour lancer un programme de mieux-être. Le programme a commencé à susciter l'intérêt des employés de la CGVMSL, ce qui est essentiel à son succès et à son appropriation par les employés. Des comités régionaux du mieux-être font rapport sur leurs plans d'action au comité organisationnel, lequel formule des recommandations quant aux mesures touchant toute l'organisation.

L'an dernier, nous avons effectué un sondage au sujet du mieux-être. Il a révélé la priorité que les employés attachent aux divers besoins associés au mieux-être. En haut de liste figuraient l'accès à un gymnase, des activités physiques, la gestion du stress, la conciliation du travail et de la vie personnelle, la croissance personnelle et les possibilités d'avancement. Le consensus dans le domaine du mieux-être est que de telles activités améliorent la santé et réduisent les frais médicaux et autres. Comme l'âge moyen des employés de la Voie maritime est de 49 ans, le rendement pourrait être considérable. La CGVMSL lancera en 2005 un programme fondé sur les recommandations issues de l'enquête.

Statistiques sur les absences résultant de blessures

Les rapports annuels sur la santé et la sécurité à la CGVMSL ont été présentés comme il se doit à Développement des ressources humaines Canada. Dans l'ensemble, nous avons continué d'enregistrer de bons résultats en matière de gestion de la sécurité. Nos statistiques sur le temps perdu en raison de blessures ont augmenté légèrement en 2004-2005, arrivant à une fréquence de 1,58 par 100 années-personnes en 2004-2005, contre 1,13 en 2003, et un indice de la gravité de 16,24 par 100. La région Maisonneuve a connu six accidents entraînant des absences, qui ont fait perdre 53 jours de travail; dans la région Niagara, deux accidents ont fait perdre 5 jours; le siège social n'a enregistré aucun accident.

Prévention de la consommation de drogue ou d'alcool au lieu de travail

Notre politique de détection, de prévention et de dépistage de la consommation de drogue ou d'alcool dans les fonctions vitales à la sécurité, formulée en 2003 avec l'accord du syndicat, a continué d'être appliquée dans toute la CGVMSL. Elle devient du reste partie intégrante de la culture de sécurité de la CGVMSL. Tous les nouveaux employés dans des postes délicats ont été soumis à des tests de consommation de drogue avant d'être confirmés. Nous examinons actuellement des moyens d'améliorer le protocole d'exécution de ces tests après les heures de travail régulières.

Yuna Milli, adjointe administrative aux Services maritimes, au bureau de la CGVMSL à Saint-Lambert.
(Photo Thies Bogner, MPA)

ce service n'étant pas offert ou aisément disponible dans les collectivités où se trouvent les installations de la Voie maritime.

Travail individuel et ergonomie

Nous sommes proactifs face à la réglementation éventuelle sur le travail individuel et l'ergonomie. Nous avons préparé des projets de politiques et prévu des mesures qui amélioreront l'ergonomie du milieu de travail, y compris de la formation. Ces mesures sont en cours dans toute l'organisation.

RESSOURCES HUMAINES

Emplois d'avenir

Le projet « Emplois d'avenir » appuie la stratégie de la CGVMSL voulant créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir.

La Voie maritime vit une période de changement et de transition, en ce qui concerne tant ses employés que la nature de son travail. Notre employé moyen a 49 ans, et plus de la moitié de nos employés pourront prendre leur pension dans les huit prochaines années. Par ailleurs, en plus d'un nouvel énoncé de vision et de valeurs, nous avons entrepris certaines importantes initiatives technologiques qui transforment les processus fondamentaux des opérations et de l'entretien – telles que : le nouveau Centre des opérations dans la région Niagara; les moyens d'amarrage des navires; le SIA; la conversion à l'hydraulique.

Le projet Emplois d'avenir détermine quels sont les principaux changements et tendances dans notre travail et quelles incidences ils ont sur les emplois associés à nos processus de base. Le but ultime consiste à définir les emplois de l'avenir à la Voie maritime, en veillant à ce que nous disposions dans l'organisation des personnes avec les aptitudes voulues pour les assumer efficacement.

Les trois phases du projet sont les suivantes : établir un plan de transition face aux changements dans le travail; évaluer les principales implications pour les emplois et créer de nouveaux profils; et enfin, élaborer un plan de transition.

De possibles scénarios de changement ont été élaborés en s'appuyant sur un ensemble d'hypothèses concernant le volume du trafic, le degré d'exploitation à distance et le niveau d'intervention manuelle dans le processus de base d'amarrage des navires. L'étude a montré comment les opérations seraient organisées dans chaque scénario. Il a aussi produit une analyse préliminaire de l'efficacité, des temps morts et de l'incidence sur les ensembles d'aptitudes des principaux emplois.

Le travail se poursuit dans le cadre de la période de 2004 à 2008; le plus long terme (5 à 10 ans) sera examiné de plus près dans les deux ou trois prochaines années à la lumière des recherches et d'une étude rigoureuse des changements technologiques qui pourraient être mis en œuvre.

Sondage d'opinion auprès des employés

Un sondage d'opinion auprès des employés a été effectué en mai 2004. Le taux de réponse a atteint environ 70 p. 100, ce qui est un succès selon les normes du groupe Hay Management chargé du projet, et un taux suffisant pour assurer la fiabilité des données et des conclusions. Le dernier sondage systématique des employés avait eu lieu en 1996 et un mini-sondage avait été mené en 1998. Hay Management a analysé les renseignements donnés par nos employés; elle a aussi déterminé les points forts de la CGVMSL et les domaines ayant besoin d'amélioration. Les résultats ont été communiqués aux employés et ils font maintenant l'objet de discussions.

Les résultats du dernier sondage indiquent que nos points forts relatifs comprennent la clarté stratégique, l'encadrement des équipes, les conditions de travail, la sécurité au travail et, de façon générale, le dévouement à la tâche. Les principaux domaines ayant besoin d'amélioration sont le leadership de l'organisation et la gestion du rendement. Des plans d'action sont en cours pour s'attaquer à ces questions.

Régime de pension

La caisse du régime de pension de la CGVMSL atteint maintenant quelque 120 millions de dol-

Équité en matière d'emploi

En novembre 2004, la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) a constaté que la CGVMSL respectait les 12 exigences prévues par *la Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Ceci confirme que l'organisation a réalisé les engagements qu'elle avait pris auprès de la CCDP à la suite d'une vérification de suivi en mai 2002.

La CGVMSL continue de bien progresser dans la réalisation de son plan triennal d'équité en matière d'emploi (avril 2003 à mars 2006), en particulier en ce qui concerne l'élimination des obstacles dans le lieu de travail. Dans la dernière année, nous avons aussi formulé de nouvelles politiques sur l'adaptation du milieu de travail, l'équité en matière d'emploi et la diversité, comme l'avait demandé l'agent de vérification de la CCDP. Ces politiques ont été élaborées en consultation avec les représentants syndicaux et sont en cours d'être communiquées à tous les employés.

lars, soit davantage que 62 p. 100 des régimes figurant dans le répertoire des caisses de pension canadiennes et deux fois autant que la régime médian.

En conséquence de l'évaluation obligatoire effectuée en 2004, la CGVMSL versera des montants forfaitaires au régime au cours des prochaines années, de sorte que les contributions continueront de dépasser les débours. Le régime se bonifie à un rythme supérieur à 10 p. 100 par année en raison des contributions régulières (de l'employeur et de l'employé), des montants forfaitaires visant à financer le déficit de solvabilité et des gains sur les investissements.

Des changements ont été apportés à la stratégie d'investissement, de façon à augmenter le pourcentage des avoirs en actions et à retenir les services d'un gestionnaire spécialisé pour la partie du fonds constituée d'actions internationales.

En juin 2004, la CGVMSL a rencontré son comité consultatif de la pension, comme l'exige la *Loi sur les régimes de retraite*, pour évaluer l'état, la valeur et les obligations du régime. Peu après, le comité a distribué à tous les employés et pensionnés de la CGVMSL un communiqué au sujet de cette information.

Équité en matière d'emploi

En novembre 2004, la Commission canadienne des droits de la personne (CCDP) a constaté que la CGVMSL respectait les 12 exigences prévues par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Ceci confirme que l'organisation a réalisé les engagements qu'elle avait pris auprès de la CCDP à la suite d'une vérification de suivi en mai 2002.

La CGVMSL continue de bien progresser dans la réalisation de son plan triennal d'équité en matière d'emploi (avril 2003 à mars 2006), en particulier en ce qui concerne l'élimination des obstacles dans le lieu de travail. Dans la dernière année, nous avons aussi formulé de nouvelles politiques sur l'adaptation du milieu de travail, l'équité en matière d'emploi et la diversité, comme l'avait demandé l'agent de vérification de la conformité de la CCDP. Ces politiques ont été élaborées en consultation avec les représentants syndicaux et sont en voie d'être communiquées à tous les employés.

Glen Rutherford positionne un navire descendant prêt à entrer dans le lac Ontario, à l'écluse 1 du canal Welland.

RÉGIE

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf membres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Corporation et de la Voie maritime comme partie intégrante de l'infrastructure des transports au Canada. Le conseil d'administration supervise de nombreux aspects du mandat de la CGVMSL, y compris la planification stratégique, la gestion des risques, la planification de la relève, la politique en matière de communications et l'intégrité des contrôles internes de la Corporation. En outre, il examine les états financiers et l'orientation future de la CGVMSL et il fixe des limites à l'autorité de la direction, à ses responsabilités et aux dépenses imprévues.

Des comités du conseil d'administration se consacrent à la régie, aux ressources humaines, à la vérification et au renouvellement des actifs.

Membres de la Corporation (au 31 mars 2005)

Conseil d'administration
J. Douglas Smith [1, 2]
Président du conseil
Représentant les armateurs domestiques

Peter C. Cathcart [2]
Représentant le gouvernement ontarien

Richard J. Corfe
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

W. Nick Fox [4*]
Représentant le secteur du grain
Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International

Richard Gaudreau [1, 3]
Représentant le gouvernement fédéral
Langlois Kronström Desjardins, L.L.P.

William Keays [3*]
Représentant le gouvernement québécois
Directeur du développement des affaires
Genivar

Georges H. Robichon [1*]
Représentant les armateurs internationaux
Premier vice-président et conseiller juridique principal
Fednav Limitée

Robert J. Swenor [2*]
Représentant le secteur fer et acier

Guy C. Véronneau [3, 4]
Représentant les autres industries et groupes

Membres du Conseil d'administration de la CGVMSL, de gauche à droite: première rangée: R. Corfe, D. Smith, P. Cathcart deuxième rangée: R. Swenor, G. Véronneau, W. Keays, R. Gaudreau, N. Fox Absent: G. Robichon

Membres du :
1. Comité de régie
2. Comité des ressources humaines
3. Comité des vérificateurs
4. Comité du renouvellement des actifs

* Président du comité

(Photo Thies Bogner, MPA)

Dirigeants

Richard Corfe
Président et chef de la direction

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara

Adina Juster
Vice-présidente, Région Maisonneuve

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et administration

Yvette Hoffman
Avocate-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2004-2005

Acier et minerai de fer

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Dofasco
Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Ltd.
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Co.
Toronto (Ontario)

Societé maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agence maritime Navitrans
Montréal (Québec)

Canfornav Limited
Montréal (Québec)

Christensen Shipping Corporation
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée
Montréal (Québec)

Montreal Marine Services Inc.
Longueuil (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de MRRM (Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Autres

AGP Grain Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

General Chemical Canada Ltd.
Mississauga (Ontario)

IMC Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Hamilton (Ontario)

La société canadienne de sel, limitée
Pointe-Claire (Québec)

OmniSource Corporation
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Céréales

ADM Agri-Industries Ltd.
Windsor (Ontario)

Agricore United
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson Int'l Ltd
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool
Regina (Saskatchewan)

L'examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa septième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2005 concernent la période du 1er avril 2004 au 31 mars 2005. Les résultats de l'année précédente présentés aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2003 au 31 mars 2004.

APERÇU

Rendement financier et réserve de la Corporation

En 2005, la Corporation a terminé sa septième année d'activité ainsi que l'an 2 de son deuxième plan d'entreprise quinquennal établi en vertu de l'Entente de gestion, d'opération et d'entretien conclue avec le gouvernement fédéral en 1998. Les résultats financiers de la Corporation se mesurent en considérant le total des dépenses d'exploitation d'un exercice donné par rapport aux prévisions du plan d'entreprise pour le même exercice.

La Corporation a de nouveau enregistré des résultats supérieurs aux prévisions du plan d'entreprise en réussissant à gérer efficacement ses coûts contrôlables. L'étroite surveillance de la gestion budgétaire est la clé permettant à la CGVMSL de contrôler ses coûts. Les équipes de gestion des régions Maisonneuve et Niagara ainsi que du siège social passent en revue les états financiers tous les mois, tandis que des prévisions révisées et des analyses des écarts sont préparées tous les trimestres. Cette constante surveillance des coûts permet à la direction d'apporter les ajustements qui s'imposent dès que des écarts négatifs ou positifs apparaissent.

Les dépenses de la Corporation aux titres des coûts contrôlables et du renouvellement des actifs se sont élevées à 93,2 millions de dollars, par rapport à l'objectif de 96,4 millions de dollars du plan d'entreprise. L'écart favorable de 3,2 millions de dollars s'ajoute au compte de réserve théorique de la Corporation. Cette réserve théorique est le point de référence servant à déterminer si la Corporation doit augmenter les péages commerciaux au-delà de ce qui est prévu dans l'accord. À la fin de la septième année d'activité, le solde de la réserve théorique s'élève à 14,5 millions de dollars.

Résultats financiers

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Revenus

Les revenus de péages ont augmenté de 12 p. 100 pendant l'exercice, de 62,7 millions de dollars en 2003 à 70,3 millions de dollars en 2004; les revenus totaux ont augmenté de 11 p. 100, à 74,0 millions de dollars. Cependant, ce dernier montant demeure inférieur à l'objectif de 83,2 millions de dollars fixé par le plan d'entreprise. Le manque à gagner de 9,2 millions de dollars a un effet direct sur la contribution requise du Fonds de capital en fiducie.

L'amortissement des contributions reportées liées aux actifs immobilisés s'élève à 1,6 million de dollars en 2004-2005, contre 1,9 million de dollars l'année précédente. Les acquisitions d'immobilisations sont financées par le Fonds de capital en fiducie; la contribution nette est entièrement incluse dans un poste de bilan reporté et amortie sur la même période que les actifs correspondants.

Des revenus de placement proviennent du fonds de roulement qui est maintenu dans nos comptes bancaires. À chaque trimestre, la Corporation verse tout excédent de trésorerie au Fonds de capital en fiducie ou, en cas de besoin de trésorerie, reçoit des fonds du Fonds de capital en fiducie conformément à l'accord de fiducie.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation se rapportant à la gestion et à l 'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime s'élèvent à 60,2 millions de dollars en 2004-2005. Bien que ce soit là 1,72 p. 100 de plus que le total de 59,2 millions de dollars de l'exercice précédent, le montant demeure sous les 63,0 millions de dollars prévus au plan d'entreprise.

Les salaires et traitements des employés se sont élevés à 36,6 millions de dollars, 2,22 p. 100 de plus que les 35,8 millions de dollars de l'exercice

précédent. Les coûts des avantages et pensions actuels et futurs des employés ont augmenté de 4,14 p. 100, à 15,1 millions de dollars au lieu de 14,5 millions de dollars l'exercice précédent. Les coûts des régimes d'assurance-santé et de pension, qui comprennent une contribution supplémentaire de 1,7 million de dollars au régime de pension, versée conformément au rapport d'évaluation actuarielle pour parer au déficit de solvabilité du régime, demeurent élevés. Ils ont contribué à l'augmentation des coûts des avantages des employés. Au total, les salaires et traitements et les coûts des avantages et pensions des employés se sont élevés à 51,7 millions de dollars, soit 86,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux. En 2003-2004, ces dépenses s'élevaient à 50,3 millions de dollars ou 85,0 p. 100 des frais d'exploitation totaux.

La Corporation a maintenu son effectif d'équivalents temps plein (ETP) à 600 en 2004-2005, le même niveau qu'en 2003-2004.

Les autres frais d'exploitation s'élèvent à 8,5 millions de dollars en 2004-2005 contre 8,9 millions de dollars l'exercice précédent. Les coûts d'assurance demeurent une dépense importante : 2,8 millions de dollars; l'augmentation générale de 4 p. 100 des primes a été en partie compensée par un remboursement de 0,2 million de dollars de taxe de vente de l'Ontario à la suite d'une décision favorable rendue au cours de l'année. Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la Corporation s'est attachée à évaluer et à réduire ses risques d'entreprise. Les assureurs sont informés des progrès en ce sens et il faut espérer qu'une gestion plus active des risques produira un effet positif sur les primes d'assurance.

Les autres frais d'exploitation, à l'exclusion des assurances, s'élèvent à 5,7 millions de dollars contre 6,0 millions de dollars l'année précédente – soit une diminution de 0,3 million de dollars.

Renouvellement des actifs

Les dépenses de renouvellement des actifs, qui englobent les coûts de l'entretien et des réparations majeures apportées aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure, s'élèvent à 32,1 millions de dollars cette année contre 24,3 millions de dollars en 2003-2004. Aux dépenses de renouvellement des actifs de cette année s'ajoute un montant de 4,2 millions de dollars qui a été consacré à l'équipement hydroélectrique du canal Welland. Les deux turbines avaient besoin d'importants travaux de réhabilitation et étaient arrivées au terme de leur vie utile; le travail effectué devrait prolonger celle-ci de 25 ans. L'électricité produite dans le canal Welland sert d'abord à combler les besoins de la région Niagara de la CGVMSL, ce qui représente une valeur annuelle de 1,2 million de dollars; l'excédent est vendu au réseau électrique ontarien par la voie d'un accord conclu avec un distributeur local d'électricité.

La dépense d'amortissement de 1,9 million de dollars pour l'exercice terminé le 31 mars 2005 est conforme à la convention comptable décrite à la note 4d). L'amortissement d'importants éléments d'actif de technologie de l'information a été complété au début de l'exercice, ce qui explique la réduction de 0,9 million de dollars des dépenses à ce titre par rapport à 2003-2004.

Liquidité et financement-flux de trésorerie

L'Entente de gestion, d'exploitation et d'entretien ainsi que l'accord de fiducie conclus avec Transports Canada définissent clairement les modalités concernant la liquidité et le financement de la Corporation. Les déficits de la Corporation (s'il y en a) doivent être remboursés à même le Fonds de capital en fiducie, tandis que les fonds excédentaires de la Corporation (s'il y en a) doivent être versés au Fonds de capital en fiducie.

En 2004-2005, la Corporation est demeurée dans une situation de flux de trésorerie négatif. Le total des revenus engendrés, déduction faite de l'amortissement de la contribution reportée à l'égard des immobilisations (72,4 millions de dollars) a suffi à payer les frais d'exploitation de 60,2 millions de dollars de la Corporation et à verser une contribution de 12,2 millions de dollars aux dépenses de renouvellement des actifs. Celles-ci se sont élevées à 32,1 millions de dollars pour l'année.

La contribution du Fonds de capital en fiducie aux frais d'exploitation est de 22,7 millions de dollars en 2004-2005, contre 16,6 millions de dollars l'année précédente. La contribution requise pour les acquisitions d'immobilisations en 2004-2005 s'élevait à 1,7 million de dollars, contre 0,8 million de dollars l'exercice précédent. (Les notes 5 et 11 expliquent les montants dus au Fonds de capital en fiducie ou versés par lui pour les acquisitions d'immobilisations et la contribution au déficit de la Corporation.)

La Corporation conserve à la banque le montant minimum requis en fonds de roulement par rapport à ses obligations financières envers ses employés et autres créanciers. Au 31 mars 2005, les liquidités étaient de 6,7 millions de dollars, contre 6,2 millions de dollars l'année précédente.

Aperçu de 5 ans

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

Produits	**2005**	2004	2003	2002	2001
Péages	**70 271 $**	62 669 $	63 524 $	62 025 $	73 383 $
Autres revenus de navigation	**1 476**	1 329	1 380	1 360	1 208
Droits de permis	**434**	397	402	866	1 015
Revenu de placements	**191**	231	273	219	371
Gain (perte) sur vente d'immobilisations	**20**	2	(214)	25	54
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	**1 613**	1 927	1 450	1 235	1 066
	74 005	66 555	66 815	65 730	77 097
Charges					
Fonctionnement	**60 179**	59 163	58 429	53 216	53 455
Renouvellement des actifs	**32 147**	24 321	22 897	22 750	23 398
Entretien hydro-électricité	**4 212**	-	-	-	-
Amortissement des immobilisations	**1 901**	2 763	3 068	3 154	3 192
	98 439	86 247	84 394	79 120	80 045
Excédent des charges sur les produits avant les postes suivants	**(24 434)**	(19 692)	(17 579)	(13 390)	(2 948)
Examen spécial	**-**	-	(6)	(259)	-
Frais de transaction	**-**	-	(18)	(144)	(114)
Contribution du (au) Fonds de capital en fiducie	**22 697**	16 605	13 588	11 147	630
Excédents des charges sur les produits	**(1 737) $**	(3 087) $	(4 015) $	(2 646) $	(2 432) $

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est responsable des présents états financiers et de tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel.

Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précisées dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairés à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui figurent dans les états financiers.

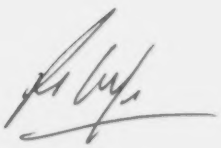
Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fiable pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures prévues ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Le Conseil d'administration a nommé un Comité de vérification composé de trois administrateurs externes.

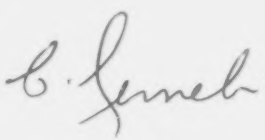
Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de la vérification, pour veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs externes et les vérificateurs internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants Deloitte & Touche s.r.l., dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.



Richard Corfe
Le président et chef de la direction
Le 29 avril 2005



Carol Lemelin
Le vice-président
Finance et administration

Rapport des vérificateurs

Deloitte & Touche, s.r.l.
800 -100, rue Queen
Ottawa, ON K1P 5T8
Canada

Tél: (613) 236-2442
Téléc. : (613) 236-2195
www.deloitte.ca

Aux membres de
La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2005 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2005 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes*, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche s.r.l.

Comptables agréés
Le 29 avril 2005

État des résultats

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

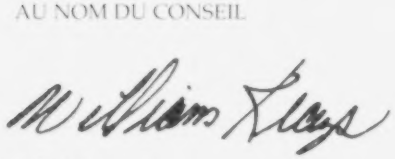
	2005	2004
Produits		
Péages	70 271 $	62 669 $
Autres revenus de navigation	1 476	1 329
Droits de permis	434	397
Revenu de placements	191	231
Gain (perte) sur la vente d'immobilisations	20	2
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations (note 9)	1 613	1 927
	74 005	66 555
Charges		
Fonctionnement	60 179	59 163
Renouvellement des actifs (note 4 d)	32 147	24 321
Entretien hydro-électricité	4 212	-
Amortissement des immobilisations	1 901	2 763
	98 439	86 247
Excédent des charges sur les produits avant la contribution du Fonds de capital en fiducie	(24 434)	(19 692)
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 11)	22 697	16 605
EXCÉDENT DES CHARGES SUR LES PRODUITS	(1 737) $	(3 087) $

Bilan

au 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

	2005	2004
ACTIF À COURT TERME		
Encaisse	6 686 $	6 188 $
Débiteurs	4 425	3 049
Stocks de fournitures	2 462	2 529
Charges payées d'avance	474	544
	14 047	12 310
MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE (note 5)	27 011	28 279
IMMOBILISATIONS (note 6)	9 300	10 442
DÛ DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI EN FIDUCIE (note 7)	14 231	14 007
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	2 950	1 884
	67 539 $	66 922 $
PASSIF À COURT TERME		
Créditeurs et charges à payer	11 105 $	10 623 $
Avantages sociaux payables aux employés	1 567	1 423
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 7)	112	59
Produits reportés	1 439	1 588
	14 223	13 693
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	14 231	14 007
APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS (note 9)	7 370	8 160
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	20 801	18 411
	42 402	40 578
	56 625	54 271
ÉVENTUALITÉS (note 13)		
ACTIF NET		
Investi en immobilisations	1 930	2 282
Avoir du Canada (note 10)	8 984	10 369
	10 914	12 651
	67 539 $	66 922 $

AU NOM DU CONSEIL



Administrateur

Administrateur

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

	2005	2004
RENTRÉES (SORTIES) NETTES DE FONDS LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :		
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent des charges sur les produits	**(1 737) $**	(3 087) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**1 901**	2 763
Gain à l'aliénation d'immobilisations	**(20)**	(2)
Amortissement des apports liés aux immobilisations	**(1 613)**	(1 927)
Variation dans les avantages sociaux futurs	**1 324**	2 237
	(145)	(16)
Variation dans les éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	**(709)**	453
	(854)	437
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Contributions du Fonds de capital en fiducie envers des acquisitions d'immobilisations	**823**	1 701
(Augmentation) diminution du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	**1 268**	(240)
	2 091	1 461
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	**(823)**	(1 701)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	**84**	81
	(739)	(1 620)
AUGMENTATION NETTE DE L'ENCAISSE	**498**	278
ENCAISSE AU DÉBUT	**6 188**	5 910
ENCAISSE À LA FIN	**6 686 $**	6 188 $

État de l'évolution de l'actif net

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

	Investi en immobilisations	Avoir du Canada	Déficit de fonctionnement	Total	
				2005	2004
SOLDE AU DÉBUT	2 282 $	10 369 $	- $	12 651 $	15 738 $
EXCÉDENT DES CHARGES SUR LES PRODUITS	-	-	(1 737)	(1 737)	(3 087)
Acquisition nette d'immobilisations	759	-	(759)	-	-
Apports liés aux immobilisations, net de l'amortissement	790	-	(790)	-	-
Variation dans les avantages sociaux futurs	-	(1 324)	1 324	-	-
Variation du régime de retraite supplémentaire	-	(61)	61	-	-
Amortissement des immobilisations	(1 901)	-	1 901	-	-
SOLDE À LA FIN	1 930 $	8 984 $	- $	10 914 $	12 651 $

Notes Complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2005 (en milliers de dollars)

1. CONSTITUTION EN PERSONNE MORALE

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au Gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits d'exploitation futurs seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies.

2. ENTENTE D'EXPLOITATION

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation négocie avec le ministre des Transports des plans d'entreprise quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un "Plan de renouvellement des actifs". La Corporation est obligée de prélever des péages et de recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et de recouvrer, auprès du Gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un "Comité des actifs", composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de l'État, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

3. COMPTE DE RÉSERVE DE LA CORPORATION

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique. Le compte accumule les sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entreprise. La réserve théorique est réduite des écarts défavorables dans les coûts réels de fonctionnement et autres ajustements. Un solde négatif obligerait la Corporation à augmenter les péages commerciaux, abstraction faite du pourcentage d'augmentation des péages envisagé dans l'Entente. La réserve théorique de la Corporation a un solde positif de 14 486 $ en 2005 (2004 - 11 230 $).

4. SOMMAIRE DES PRINCIPALES DES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour des organismes sans but lucratif. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Revenus

Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés.

b) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.

c) Impôt sur les bénéfices

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1)(l) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

d) Immobilisations

Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels connexes. De tels actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 $ (trois mille dollars).

Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.

La Corporation traite comme frais de renouvellement des actifs tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobilisations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Gouvernement de Canada lors de la liquidation de l'AVMSL (définies comme les "immobilisations gérées existantes").

e) Apports liés aux immobilisations

La méthode du report est utilisée pour les apports liés aux immobilisations. Les apports sont constatés comme revenus au cours de l'exercice où l'amortissement de ces actifs est imputé.

f) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'em-

ploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

g) Régime de retraite

La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

5. MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation, les acquisitions d'immobilisations et d'autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie. Il n'existe pas de modalité de remboursement.

Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes:

(note 5)

	2005	2004
Solde au début	28 279 $	28 039 $
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	12	(66)
Besoin de trésorerie payé par le Fonds de capital en fiducie	(6 494)	(1 680)
Remboursement du déficit de l'exercice précédent	(18 306)	(16 320)
Apport à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations	823	1 701
Apport à recevoir pour les dépenses d'exploitation	22 697	16 605
Solde net à la fin	27 011 $	28 279 $

6. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortissement anuel	2005 Coût	2005 Amortissement Cumulé	2005 Valeur nette	2004 Valeur nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	13 319 $	11 768 $	1 551 $	2 160 $
Véhicules	10-20 %	5 486	3 654	1 831	2 009
Équipment flottant	2-20 %	4 071	3 349	722	831
Machines et matériel de bureau	2-20 %	3 898	2 318	1 580	1 680
Matériel d'infrastructure	2-20 %	6 852	3 483	3 369	3 547
Immobilisations en construction	-	247	-	247	215
		33 872 $	24 572 $	9 300 $	10 442 $

7. FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI EN FIDUCIE

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances maladie et assurances-vie supplémentaires, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires, est la suivante :

	2005		
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régimes
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	123 992 $	561 $	39 630 $
Coût des services rendus (employeur)	5 663	24	1 134
Intérêts débiteurs	7 262	34	2 336
Contributions des membres	1 677	-	-
Prestations versées	(2 178)	(22)	(1 539)
Perte actuarielle (gain)	(5 533)	107	(2 661)
Solde à la fin de l'exercice	130 883 $	704 $	38 900 $
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	111 121 $	719 $	14 644 $
Rendement de l'actif du régime	7 637	26	-
Cotisation de la Corporation	6 563	132	1 425
Gain actuariel de placement	1 676	33	-
Cotisations des membres	1 677	-	-
Prestations versées	(2 178)	(22)	(1 539)
Juste valeur à la fin de l'exercice	126 496 $	888 $	14 530 $
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	(4 387) $	184 $	(24 370) $
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	1 348	18	-
Perte actuarielle nette non amortie	5 561	226	3 569
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	2 522 $	428 $	(20 801) $

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

	2004		
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régimes
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	97 706 $	442 $	33 402 $
Coût des services rendus (employeur)	4 988	43	1 235
Intérêts débiteurs	6 783	26	2 334
Contributions des membres	1 657	-	-
Prestations versées	(1 268)	(14)	(1 991)
Perte actuarielle	14 126	64	4 750
Solde à la fin de l'exercice	123 992 $	561 $	39 630 $
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	91 805 $	724 $	14 477 $
Rendement de l'actif du régime	6 316	24	-
Cotisation de la Corporation	4 905	-	2 158
Gain actuariel (perte)	7 706	(15)	-
Cotisations des membres	1 657	-	-
Prestations versées	(1 268)	(14)	(1 991)
Juste valeur à la fin de l'exercice	111 121 $	719 $	14 644 $
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	(12 871) $	158 $	(24 986) $
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	1 618	38	-
Perte actuarielle nette non amortie	12 770	171	6 575
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	1 517 $	367 $	(18 411) $

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Hypothèses actuarielles significatives

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2004)

	Régime retraite	Régime de de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	6,00 %	6,00 %	6,00 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 %	4,00 %	4,00 %

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2003)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	6,00 %	6,00 %	6,00 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,50 %	4,50 %	4,50 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 7,85 % pour 2005 (2004 - 7,85 %). Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,68 % en 2014 et demeurer à ce niveau par la suite.

Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie doit être transféré au Fonds de capital en fiducie.

9. APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS

Les apports reportés liés aux immobilisations représentent les apports provenant du Gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, et sont amortis au même taux que les immobilisations qu'ils représentent.

Le solde des apports reportés de l'exercice se compose ainsi :

	2005	2004
Solde au début	8 160 $	8 386 $
Plus : les acquisitions d'immobilisations de l'exercice	823	1 701
Moins : l'amortissement des immobilisations acquises au moyen d'apports reportés	(1 613)	(1 927)
Solde à la fin	7 370 $	8 160 $

10. AVOIR DU CANADA

	2005	2004
Apport garanti du Canada	36 000 $	36 000 $
Apport au Fonds de capital en fiducie	(24 000)	(24 000)
Déficit	(3 016)	(1 631)
	8 984 $	10 369 $

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le Gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 $. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du Gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

11. CONTRIBUTION DU FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation et les acquisitions d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour financer les opérations équivaut à l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages complémentaires de retraite.

	2005	2004
Excédent des charges sur les produits avant ajustements	24 434 $	19 692 $
Plus : Gain sur la cession d'immobilisations	20	2
L'amortissement des apports reportés liés aux immobilisations	1 613	1 927
Moins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations	(84)	(81)
Les avantages complémentaires de retraite	(1 385)	(2 172)
L'amortissement des immobilisations	(1 901)	(2 763)
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les opérations	22 697 $	16 605 $
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les acquisitions d'immobilisations	823 $	701 $

12. ENGAGEMENTS

Au 31 mars 2005, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 2 578 $ (2004 - 4 155 $).

13. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2005 s'élèvent à 23 927 $ (2003 - 24 905 $) et ne sont pas inscrits dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.

14. RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

La rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de nomination	Comité et poste		Rémunération en 2004/2005
Robert J. Swenor	Juillet 1998	Conseil	Administrateur	
	Novembre 1998	Régie	Membre	
	Septembre 2000	Ressources humaines	Président	22 400 $
Georges H. Robichon	Juillet 1998	Conseil	Administrateur	
	Novembre 1998	Régie	Président	17 800
Alan R. Holt (R)	Août 1998	Conseil	Administrateur	
	Août 2001	Ressources humaines	Président	10 200
Denise Verreault (R)	Septembre 1998	Conseil	Administratrice	
	Novembre 1998	Régie	Membre	
	Novembre 2000	Vérification	Présidente	10 400
Marc Dulude (R)	Novembre 1998	Conseil	Administrateur	
	Novembre 2001	Ressources humaines	Membre	13 000
Douglas Smith	Décembre 2000	Conseil	Administrateur	
	Janvier 2001	Vérification	Membre	
	Août 2004	Régie	Membre	
	Août 2004	Ressources humaines	Membre	23 200
Ian MacGregor (R)	Octobre 2001	Conseil	Administrateur	
	Décembre 2001	Vérification	Membre	9 200
Nick Fox	Janvier 2002	Conseil	Administrateur	
	Mai 2002	Ressources humaines	Membre	18 400
Guy Véronneau	Août 2004	Conseil	Administrateur	
	Février 2005	Vérification	Membre	10 400
Peter Cathcart	Octobre 2004	Conseil	Administrateur	
	Février 2005	Ressources humaines	Membre	8 400
William Keays	Novembre 2004	Conseil	Administrateur	
	Février 2005	Vérification	Président	7 600
Richard Gaudreau	Février 2005	Conseil	Administrateur	
	Février 2005	Vérification	Membre	
	Mars 2005	Régie	Membre	3 600
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice				154 600 $

R) - Indique les membres ayant pris leur retraite ou ayant démissionné au cours de l'exercice.

b) Rémunération des administrateurs eu égard à leurs responsabilités comme membres du Comité des actifs :

Nom	Date de nomination	Comité et poste	Rémunération en 2004/2005
Alan R. Holt (R)	Janvier 2001	Président	1 000 $
Nick Fox	Août 2004	Président	1 000
Douglas Smith	Janvier 2001	Membre	1 600
			3 600 $

(R) - Indique les membres ayant pris leur retraite ou ayant démissionné au cours de l'exercice.

c) La rémunération des cinq (5) dirigeants, en tant qu'employés de la Corporation, a atteint 858 027 $